



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ **Αρ. Φύλλου 837**

4 Ιουλίου 2002

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθ. 24331/3654

Υιοθέτηση Προτύπων και Συνιστώμενων Πρακτικών του Παραρτήματος (ΑΝΝΕΧ) 11 της Σύμβασης του Σικάγου.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) Του άρθρου 191α του Ν. 1815/88 (250.Α), όπως προστέθηκε με το άρθρο 11 παράγραφος 1 του Ν. 2898/01 «Σύσταση και λειτουργία Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης ...... κ.λπ» (71 Α).

β) Του Ν. 211/47 (35 Α) περί «κυρώσεως της εν Σικάγω υπογραφείσης Συμβάσεως Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας» και ειδικότερα των άρθρων 37, 54 και 90 αυτής.

γ) Του Ν.Δ. 714/70 (238 Α), όπως τροποποιήθηκε με το Ν. 1340/83 (35 Α).

δ) Του Π.Δ. 56/89 «Οργανισμός της Υ.Π.Α.» (28 Α),όπως ισχύει.

2. Το Παράρτημα (ΑΝΝΕΧ) 11 της Σύμβασης του Σικάγου «Εξυπηρετήσεις Εναέριας Κυκλοφορίας».

3. Την ανάγκη ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο των κανόνων του ανωτέρω παραρτήματος.

4. Το γεγονός ότι από τη δημοσίευση της απόφασης αυτής δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Άρθρο πρώτο

Υιοθετούμε και ενσωματώνουμε στο Εθνικό Δίκαιο της χώρας τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές του Παραρτήματος (ΑΝΝΕΧ) 11 της Σύμβασης του Σικάγου και συγκεκριμένα τη 13η έκδοση του Ιουλίου 2001, στην οποία έχουν ενσωματωθεί όλες οι τροποποιήσεις που υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο πριν από τη 13η Μαρτίου 2001 και η οποία αντικαθιστά από 1η Νοεμβρίου 2001 τις προηγούμενες εκδόσεις του Παραρτήματος αυτού.

Το μεταφρασμένο στην Ελληνική γλώσσα κείμενο από το Αγγλικό πρωτότυπο, έχει ως ακολούθως:

«ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ιστορική αναδρομή

Τον Οκτώβριο του 1945, η Διεύθυνση Κανόνων Αέρος και Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας (RAC) στην πρώτη της συνεδρίαση έκανε συστάσεις για Πρότυπα, Πρακτικές και Διαδικασίες του Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας. Αυτές αναθεωρήθηκαν από την τότε Επιτροπή Αεροναυτιλίας και εγκρίθηκαν από το Συμβούλιο στις 25 Φεβρουαρίου 1946. Δημοσιεύτηκαν σαν «Συστάσεις για Πρότυπα, Πρακτικές και Διαδικασίες - Έλεγχος Εναέριας Κυκλοφορίας» στο δεύτερο μέρος του Doc 2010, που δημοσιεύτηκε τον Φεβρουάριο του 1946.

Η Διεύθυνση RAC, στη δεύτερη συνεδρίασή της το Δεκέμβριο του 1946 - Ιανουάριο 1947, αναθεώρησε το Doc 2010 και πρότεινε Πρότυπα και Συνιστώμενες Πρακτικές για τον Έλεγχο Εναέριας Κυκλοφορίας. Όμως, δεν φάνηκε δυνατό να ολοκληρώσει αυτά τα Πρότυπα πριν καθιερωθούν οι βασικές αρχές από τη Διεύθυνση RAC για την οργάνωση των κατάλληλων υπηρεσιών.

Αυτές καθιερώθηκαν από τη Διεύθυνση RAC στην τρίτη συνεδρίασή της τον Απρίλιο - Μάιο 1948 και στη συνέχεια ένα σχέδιο Παραρτήματος υποβλήθηκε στα Κράτη. Αυτό υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο στις 18 Μαΐου 1950, σε συμμόρφωση με το Άρθρο 37 της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία (Convention on International Civil Aviation) (Σικάγο, 1944) και ορίστηκε σαν Παράρτημα (Annex) 11 στο Συνέδριο με τον τίτλο «Διεθνή Πρότυπα και Συνιστώμενες Πρακτικές - Εξυπηρετήσεις Εναέριας Κυκλοφορίας» (International Standards and Recommended Practices - Air Traffic Services). Ενεργοποιήθηκε την 1η Οκτωβρίου του 1950. Ο νέος αυτός τίτλος - Εξυπηρετήσεις Εναέριας Κυκλοφορίας (Air Traffic Services)- προτιμήθηκε από τον τίτλο Έλεγχος Εναέριας Κυκλοφορίας (Air Traffic Control), για να κάνει ξεκάθαρο ότι η Εξυπηρέτηση Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας ήταν ένα τμήμα από τις Εξυπηρετήσεις που καλύπτονται στο Παράρτημα 11, μαζί με την Εξυπηρέτηση Πληροφοριών Πτήσης και την Εξυπηρέτηση Συνέγερσης.

Ο Πίνακας Α δείχνει την αρχή των τροποποιήσεων που ακολούθησαν στη συνέχεια, μαζί με έναν κατάλογο των κύριων εμπλεκόμενων θεμάτων και των ημερομηνιών κατά τις οποίες το Παράρτημα και οι τροποποιήσεις υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο, ενεργοποιήθηκαν και εφαρμόστηκαν.

Δυνατότητα Εφαρμογής

Τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές στο εγχειρίδιο αυτό, μαζί με τα Πρότυπα στο Παράρτημα (Annex)

2, κατευθύνουν την εφαρμογή του 'Διαδικασίες για τις Εξυπηρετήσεις της Αεροναυτιλίας - Διαχείριση Εναέριας Κυκλοφορίας' και του 'Συμπληρωματικές Περιοχικές Διαδικασίες - Κανόνες Αέρος και Εξυπηρετήσεις Εναέριας Κυκλοφορίας', στο οποίο τελευταίο εγχειρίδιο θα βρεθούν βοηθητικές διαδικασίες περιοχικής εφαρμογής.

Το Παράρτημα 11 αναφέρεται στην καθιέρωση του εναέριου χώρου, των μονάδων και των εξυπηρετήσεων που είναι απαραίτητες για να προωθήσουν την ασφαλή, κανονική και ταχεία ροή της εναέριας κυκλοφορίας. Γίνεται ξεκάθαρη διάκριση μεταξύ της Εξυπηρέτησης Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, της Εξυπηρέτησης Πληροφοριών Πτήσης και της Εξυπηρέτησης Συνέγερσης. Ο σκοπός του, μαζί με το Παράρτημα 2, είναι να εξασφαλίζει ότι οι πτήσεις σε διεθνείς εναέριες διαδρομές γίνονται σε ομοιόμορφες συνθήκες, που είναι σχεδιασμένες για να βελτιώσουν την ασφάλεια και την αποδοτικότητα των εναέριων επιχειρήσεων.

Τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές στο Παράρτημα 11 εφαρμόζονται στα τμήματα εκείνα του εναέριου χώρου υπό τη δικαιοδοσία ενός Συμβαλλόμενου Κράτους μέσα στο οποίο παρέχονται εξυπηρετήσεις εναέριας κυκλοφορίας και επίσης όπου ένα Συμβαλλόμενο Κράτος δέχεται την ευθύνη παροχής εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας στα διεθνή ύδατα 'η σε εναέριο χώρο αμφισβητούμενης κυριαρχίας. Ένα Συμβαλλόμενο Κράτος που δέχεται τέτοια ευθύνη, μπορεί να εφαρμόζει τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές με τρόπο συνεπή με αυτόν που υιοθετήθηκε για τον εναέριο χώρο της δικαιοδοσίας του.

Ενέργειες από τα Συμβαλλόμενα Κράτη

Κοινοποίηση των διαφορών. Εφιστάται η προσοχή των Συμβαλλόμενων Κρατών στην υποχρέωση που επιβάλλεται από το Άρθρο 38 της Σύμβασης, με το οποίο τα Συμβαλλόμενα Κράτη απαιτείται να ειδοποιούν τον Οργανισμό (ICAO) για οποιεσδήποτε διαφορές μεταξύ των εθνικών κανονισμών και πρακτικών τους και των Διεθνών Προτύπων που περιέχονται στο Παράρτημα αυτό και των τροποποιήσεών του, όταν η κοινοποίηση τέτοιων διαφορών είναι σημαντική για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας. Επιπλέον, τα Συμβαλλόμενα Κράτη καλούνται να ενημερώνουν κανονικά τον ICAO για οποιεσδήποτε διαφορές είναι δυνατό να προκύψουν στη συνέχεια, ή για την απόσυρση διαφορών που είχαν κοινοποιηθεί προηγούμενα. Αμέσως μετά την αποδοχή κάθε τροποποίησης στο Παράρτημα αυτό, θα στέλνεται ένα συγκεκριμένο αίτημα στα Συμβαλλόμενα Κράτη για κοινοποίηση των διαφορών.

Εφιστάται ακόμα η προσοχή των Κρατών στις διατάξεις του Annex 15 που σχετίζονται με τη δημοσίευση των διαφορών μεταξύ των εθνικών τους κανονισμών και πρακτικών και των σχετιζόμενων Προτύπων και Συνιστώμενων Πρακτικών του ICAO μέσω της Εξυπηρέτησης Αεροναυτικών Πληροφοριών, επιπλέον της υποχρέωσης των Κρατών επί του Άρθρου 38 της Σύμβασης.

Κοινοποίηση των πληροφοριών. Οι πληροφορίες οι οποίες σχετίζονται με την καθιέρωση και την απόσυρση/τροποποίηση των ευκολιών, των εξυπηρετήσεων και των διαδικασιών που επηρεάζουν τις επιχειρήσεις των αεροσκαφών, που παρέχονται σύμφωνα με τα Πρότυπα που καθορίζονται σε αυτό το Παράρτημα, θα πρέπει να κοινοποιούνται και να ενεργοποιούνται σύμφωνα με το Annex 15.

Χρήση του κειμένου του Παραρτήματος στους εθνικούς κανονισμούς. Το Συμβούλιο, στις 13 Απριλίου 1948, υιοθέτησε μια απόφαση, εφιστώντας την προσοχή των Συμβαλλόμενων Κρατών στην επιθυμία να χρησιμοποιούν κατά την κατάρτιση των δικών τους εθνικών κανονισμών, όσο αυτό είναι εφαρμόσιμο, την ακριβή γλώσσα των Προτύπων εκείνων του ICAO που έχουν κανονιστικό χαρακτήρα και, ακόμα, να σημειώνουν τις διαφορές από τα Πρότυπα, περιλαμβάνοντας οποιουσδήποτε πρόσθετους διεθνείς κανονισμούς που θα ήταν σημαντικοί για την ασφάλεια ή την κανονικότητα της αεροναυτιλίας. Όπου είναι δυνατό, οι διατάξεις αυτού του Παραρτήματος έχουν γραφεί με τέτοιο τρόπο, που να διευκολύνουν την ενσωμάτωση στην εθνική νομοθεσία, χωρίς μεγάλες αλλαγές στο κείμενο.

Χαρακτηρισμός των τμημάτων του Παραρτήματος

Ένα Παράρτημα αποτελείται από τα ακόλουθα τμήματα -χωρίς να είναι απαραίτητο να υπάρχουν όλα αυτά τα τμήματα σε κάθε Παράρτημα- τα οποία βρίσκονται στην εξής κατάσταση (status):

1.- Υλικό που αποτελεί το κυρίως Παράρτημα:

α) Τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης.

Αυτά καθορίζονται ως ακολούθως:

Πρότυπο. Οποιαδήποτε προδιαγραφή για φυσικά χαρακτηριστικά, διαμόρφωση, υλικό, επίδοση, προσωπικό ή διαδικασία, η ομοιόμορφη εφαρμογή της οποίας θεωρείται σαν απαραίτητη για λόγους ασφάλειας ή κανονικότητας της διεθνούς αεροναυτιλίας, και στην οποία τα Συμβαλλόμενα Κράτη θα συμμορφώνονται σε συμφωνία με τη Σύμβαση. Στην περίπτωση αδυναμίας συμμόρφωσης, είναι υποχρεωτική η ειδοποίηση του Συμβουλίου, σύμφωνα με το Άρθρο 38.

Συνιστώμενη Πρακτική. Οποιαδήποτε προδιαγραφή για φυσικά χαρακτηριστικά, διαμόρφωση, υλικό, επίδοση, προσωπικό ή διαδικασία, η ομοιόμορφη εφαρμογή της οποίας θεωρείται σαν επιθυμητή για λόγους ασφάλειας, κανονικότητας ή αποδοτικότητας της διεθνούς αεροναυτιλίας, και στην οποία τα Συμβαλλόμενα Κράτη θα προσπαθούν να συμμορφώνονται σε συμφωνία με τη Σύμβαση.

β) Τα Προσθέματα που περιλαμβάνουν υλικό που ομαδοποιείται χωριστά για ευκολία αλλά που αποτελεί μέρος των Προτύπων και των Συνιστώμενων Πρακτικών που έχουν υιοθετηθεί από το Συμβούλιο.

γ) Οι Ορισμοί των όρων που χρησιμοποιούνται στα Πρότυπα και στις Συνιστώμενες Πρακτικές και οι οποίοι δεν είναι αυτονόητοι, με την έννοια ότι δεν έχουν την αποδεκτή επεξήγηση των λεξικών. Ένας Ορισμός δεν έχει μια ξεχωριστή κατάσταση (status), αλλά είναι ένα ουσιώδες μέρος κάθε Προτύπου και Συνιστώμενης Πρακτικής, μέσα στο οποίο χρησιμοποιείται ο όρος, αφού μια αλλαγή στην έννοια του όρου θα επηρέαζε την προδιαγραφή.

δ) Οι Πίνακες και οι εικόνες που εμπλουτίζουν ή εικονογραφούν ένα Πρότυπο και μια Συνιστώμενη Πρακτική και που αναφέρονται σε ότι αυτό περιέχει, αποτελούν τμήμα του σχετικού Πρότυπου ή της Συνιστώμενης Πρακτικής και έχουν την ίδια κατάσταση (status).

2.- Υλικό εγκεκριμένο από το Συμβούλιο για έκδοση σε σχέση με τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές:

α) Πρόλογοι που αποτελούνται από ιστορικό και επεξηγηματικό υλικό βασισμένο στη δραστηριότητα του Συμ-

βουλίου και συμπεριλαμβάνουν μια επεξήγηση των υποχρεώσεων των Κρατών σε ότι αφορά την εφαρμογή των Προτύπων και των Συνιστώμενων Πρακτικών που προκύπτουν από τη Σύμβαση και το Ψήφισμα Αποδοχής (Resolution of Adoption).

β) Εισαγωγές που αποτελούνται από επεξηγηματικό υλικό που παρουσιάζεται στην αρχή των μερών, κεφαλαίων ή τμημάτων του Παραρτήματος για να βοηθήσει στην κατανόηση της εφαρμογής του κειμένου.

γ) Σημειώσεις που περιλαμβάνονται στο κείμενο, όπου είναι κατάλληλο, για να δώσουν πραγματικές πληροφορίες ή αναφορές που σχετίζονται με τα εν λόγω Πρότυπα ή τις Συνιστώμενες Πρακτικές, αλλά που δεν αποτελούν μέρος των Προτύπων ή των Συνιστώμενων Πρακτικών.

δ) Προσαρτήματα που αποτελούνται από υλικό συμπληρωματικό στα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές, ή περιλαμβάνονται σαν οδηγός στην εφαρμογή τους.

Εκδοτικές πρακτικές

Η ακόλουθη πρακτική ακολουθείται για να δείξει με μια ματιά την κατάσταση κάθε δήλωσης: τα Πρότυπα έχουν τυπωθεί με γράμματα light της γραμματοσειράς Roman. Οι Συνιστώμενες Πρακτικές έχουν τυπωθεί με πλάγια γράμματα light, ενώ η κατάσταση σημειώνεται με το πρόθεμα Σύσταση. Οι Σημειώσεις έχουν τυπωθεί με πλάγια γράμματα light, ενώ η κατάσταση σημειώνεται με το πρόθεμα Σημείωση.

Πρέπει να σημειωθεί ότι στο Αγγλικό κείμενο ακολουθήθηκε η εξής πρακτική στη συγγραφή των προδιαγραφών: τα Πρότυπα χρησιμοποιούν το προστακτικό ‘shall’ (θα), ενώ οι Συνιστώμενες Πρακτικές χρησιμοποιούν το λειτουργικό ‘should’ (θα πρέπει).

Οι μονάδες μέτρησης που χρησιμοποιούνται στο εγχειρίδιο αυτό είναι σε συμφωνία με το Διεθνές Σύστημα Μονάδων - International System of Unit (SI), όπως καθορίζεται στο Annex 5 της Σύμβασης του ICAO. Όπου το Annex 5 επιτρέπει τη χρήση εναλλακτικών μονάδων μη-SI, αυτές φαίνονται σε παρένθεση, ακολουθώντας τις βασικές μονάδες. Όπου σημειώνονται δύο μονάδες, δεν θα πρέπει να θεωρείται ότι τα ζεύγη των τιμών είναι ίσα και εναλλάξιμα. Εντούτοις, είναι δυνατό να θεωρηθεί ότι επιτυγχάνεται ένα ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας όταν οποιοδήποτε σετ μονάδων από τα δύο χρησιμοποιείται αποκλειστικά.

Οποιαδήποτε αναφορά σε ένα τμήμα του εγγράφου αυτού, το οποίο αναγνωρίζεται με έναν αριθμό, περιλαμβάνει όλες τις υποδιαιρέσεις του τμήματος αυτού.

Πίνακας Α. Τροποποιήσεις στο Παράρτημα 11

Τροποποίηση	Πηγή	Θέμα	Αποδοχή/έγκριση Ενεργοποίηση Εφαρμογή
1η Έκδοση	Διεύθυνση Κανόνων Αέρος και Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας (RAC), Τρίτη Συνεδρίαση (1948)	Διεθνή Πρότυπα και Συνιστώμενες Πρακτικές - Εξυπηρετήσεις Εναέριας Κυκλοφορίας	18 Μαΐου 1950 1 Οκτωβρίου 1950 1 Ιουνίου 1951
1 έως 6 (2η Έκδοση)	Διεύθυνση Κανόνων Αέρος και Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας (RAC), Τέταρτη Συνεδρίαση (1950)	Κυκλοφορία αεροδρομίου, περιεχόμενο εξουσιοδότησης, μεταβίβαση ελέγχου, φάση κινδύνου, απαιτήσεις για επικοινωνίες, ανώτερες περιοχές πληροφοριών πτήσης και ανώτερες περιοχές ελέγχου, κατακόρυφος διαχωρισμός	27 Νοεμβρίου 1951 1 Απριλίου 1952 1 Σεπτεμβρίου 1952
7	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Διαγραφή του καθοδηγητικού υλικού για τη διασπορά των πληροφοριών σε ευκολίες ATS	22 Φεβρουαρίου1956 - -
8 (3η Έκδοση)	Δεύτερη Διάσκεψη Αεροναυτιλίας (1955)	Ορισμοί, καθιέρωση εξουσίας, καθορισμός εναέριου χώρου, διαχωρισμός αεροσκαφών, απαιτήσεις για επικοινωνίες, απαιτήσεις για μετεωρολογικές πληροφορίες, προσδιορισμός και καθιέρωση ελεγχομένων εναέριων χώρων, διαγράμματα επικοινωνιών	11 Μαΐου 1956 15 Σεπτεμβρίου 1956 1 Δεκεμβρίου 1956
9 (4η Έκδοση)	Διευθύνσεις Κανόνων Αέρος, Εξυπηρετήσεων Εναέριας Κυκλοφορίας και Έρευνας & Διάσωσης (RAC/SAR) (1958)	Ορισμοί, αντικειμενικοί σκοποί των εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας, καθορισμός εναέριου χώρου και ελεγχόμενων αεροδρομίων, προδιαγραφές εναέριων χώρων, εξυπηρέτηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, εξυπηρέτηση συνέγερσης, απαιτήσεις για επικοινωνίες, προσδιορισμός και καθιέρωση ελεγχομένων εναέριων χώρων, ονομασία σημείων αναφοράς, αυτοματισμός ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας	8 Δεκεμβρίου 1959 1 Μαΐου 1960 1 Αυγούστου 1960
10	Πάνελ για Συντονισμό των Διαδικασιών Αναφορικά με την Παροχή Πληροφοριών για Εναέριες Επιχειρήσεις (1959)	Σημαντικές μετεωρολογικές πληροφορίες (SIGMET), αποστολή και εφαρμογή της εξυπηρέτησης πληροφοριών πτήσης, απαιτήσεις για μετεωρολογικές πληροφορίες	2 Δεκεμβρίου 1960 1 Απριλίου 1961 1 Ιουλίου 1961

Τροποποίηση	Πηγή	Θέμα	Αποδοχή/έγκριση Ενεργοποίηση Εφαρμογή
11	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Διαγραφή του καθοδηγητικού υλικού που περιγράφει την απεικόνιση σε χάρτες των πληροφοριών εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας	26 Ιουνίου 1961 - -
12	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Καθοδηγητικό υλικό για την επιλογή των ενδεικτών για διαδρομές μέσα σε ελεγχόμενο εναέριο χώρο	15 Δεκεμβρίου 1961 - -
13	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Ειδοποίηση των κέντρων συντονισμού διάσωσης κατά τη διάρκεια των φάσεων αβεβαιότητας, συνέγερσης και κινδύνου.	13 Απριλίου 1962 1 Αυγούστου 1962 1 Νοεμβρίου 1962
14	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Απαιτήσεις άλλων αεροσκαφών, στη γειτνίαση αεροσκάφους σε κατάσταση επείγουσας ανάγκης, για πληροφορίες σχετικές με τη φύση της κατάστασης επείγουσας ανάγκης	19 Ιουνίου 1964 1 Νοεμβρίου 1964 1 Φεβρουαρίου 1965
15 (5η Έκδοση)	Διευθυντική Σύσκεψη Κανόνων Αέρος, Εξυπηρετήσεων/ Επιχειρήσεων Εναέριας Κυκλοφορίας (RAC/OPS) - (1963). Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Εφαρμογή κατακόρυφου διαχωρισμού για πτήσεις πάνω από το FL 290, παροχή εξυπηρέτησης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σε VFR πτήσεις, σχεδιαγράφηση εναέριου χώρου, κατακόρυφα όρια περιοχών πληροφοριών πτήσης, διαδρομές ATS και ενδείκτες σημείων αναφοράς, συντονισμός με τους εκμεταλλευόμενους, μέθοδοι διαχωρισμού, απαιτήσεις για επικοινωνίες, καθοδηγητικό υλικό για τον προσδιορισμό και την καθιέρωση ελεγχομένων εναέριων χώρων	17 Μαρτίου 1965 29 Μαρτίου 1966 25 Αυγούστου 1966
16	Πάνελ για τον Αυτοματισμό του Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας (ATCAP), 5η Συνάντηση (1966)	Μεταβίβαση ευθύνης ελέγχου, έλεγχος της ροής κυκλοφορίας	7 Ιουνίου 1967 5 Οκτωβρίου 1967 8 Φεβρουαρίου 1968
17	Πέμπτη Διάσκεψη Αεροναυτιλίας (1967)	Γραφείο αναφορών εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας και οι απαιτήσεις του σε επικοινωνίες, εξουσιοδοτήσεις και διαχωρισμός, σκοπός της εξυπηρέτησης πληροφοριών πτήσης, επικοινωνίες για έλεγχο των οχημάτων στα αεροδρόμια, απαιτήσεις ATS για μετεωρολογικές πληροφορίες, πληροφορίες για τις συνθήκες του αεροδρομίου και επιχειρησιακή κατάσταση των βοηθημάτων ναυτιλίας	23 Ιανουαρίου 1969 23 Μαΐου 1969 18 Σεπτεμβρίου 1969
18 (6η Έκδοση)	Έκτη Διάσκεψη Αεροναυτιλίας (1969). Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Ορισμοί, ορολογία για σχεδιασμό ελεγχόμενου εναέριου χώρου, κατακόρυφα όρια εναέριων χώρων ATS, ελάχιστα ύψη πτήσης, καθορισμός και εφαρμογή των ελαχίστων διαχωρισμού, εξουσιοδοτήσεις και διαχωρισμός, τυποποιημένες διαδρομές άφιξης και αναχώρησης, καθορισμός και αναγνώριση σημείων αναφοράς και γραμμών αναφοράς, παροχή εξυπηρέτησης πληροφοριών πτήσης σε πτήσεις IFR πάνω από υδάτινες περιοχές, καθορισμός των επικοινωνιών αέρα-εδάφους για σκοπούς εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας	25 Μαΐου 1970 25 Σεπτεμβρίου 1970 4 Φεβρουαρίου 1971

Τροποποίηση	Πηγή	Θέμα	Αποδοχή/έγκριση Ενεργοποίηση Εφαρμογή
19	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Δικαιοδοσία για τα αεροσκάφη πάνω από διεθνή ύδατα, πληροφορίες SIGMET	15 Νοεμβρίου 1972 15 Μαρτίου 1973 16 Αυγούστου 1973
20	7η Διάσκεψη Αεροναυτιλίας (1972)	Ορισμοί, περιοχική ναυτιλία (RNAV), ενδείκτες για διαδρομές ATS και σημεία αναφοράς	23 Μαρτίου 1973 30 Ιουλίου 1973 23 Μαΐου 1974
21	Ενέργεια του Συμβουλίου σαν συνέπεια των αποφάσεων της Συνέλευσης Α17-10 και Α18-10	Πρακτικές που πρέπει να ακολουθηθούν από τις μονάδες ATS στην περίπτωση που ένα αεροσκάφος έχει υποστεί παράνομη επέμβαση	7 Δεκεμβρίου 1973 7 Απριλίου 1974 23 Μαΐου 1974
22	Τεχνικό Πάνελ για Επιχειρήσεις Υπερηχητικών Μεταφορών (SSTP), 4η Συνάντηση (1973). Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Εξουσιοδότηση για διηχητική επιτάχυνση και επιβράδυνση υπερηχητικών πτήσεων, συνεργασία μεταξύ στρατιωτικών αρχών και υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και απαιτήσεις για επικοινωνίες	4 Φεβρουαρίου 1975 4 Ιουνίου 1975 9 Οκτωβρίου 1975
23	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Χρήση του κώδικα SSR 7500 στην περίπτωση παράνομης επέμβασης, απαιτήσεις για επικοινωνίες μεταξύ μονάδων ATS και μετεωρολογικών γραφείων	12 Δεκεμβρίου 1975 12 Απριλίου 1976 12 Αυγούστου 1976
24	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Ορισμοί, ακρίβεια μέτρησης χρόνου	7 Απριλίου 1976 7 Αυγούστου 1976 30 Δεκεμβρίου 1976
25 (7η Έκδοση)	Ένατη Διάσκεψη Αεροναυτιλίας (1976)	Ορισμοί, σημεία εναλλαγής VOR, αναγνώριση διαδρομών ATS, καθορισμός και αναγνώριση σημαντικών σημείων, εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης, απαιτήσεις ATS για πληροφορίες	7 Δεκεμβρίου 1977 7 Απριλίου 1978 10 Αυγούστου 1978
26	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Καθορισμός τυποποιημένων διαδρομών άφιξης και αναχώρησης	3 Δεκεμβρίου 1979 3 Απριλίου 1980 27 Νοεμβρίου 1980
27	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Συντονισμός δραστηριοτήτων που αποτελούν ενδεχόμενο κίνδυνο σε πτήσεις πολιτικών αεροσκαφών, μη-επανδρωμένα ελεύθερα αερόστατα	4 Μαρτίου 1981 4 Ιουλίου 1981 26 Νοεμβρίου 1981
28	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Απαιτήσεις για επικοινωνίες μεταξύ μονάδων ATS και στρατιωτικών μονάδων	1 Απριλίου 1981 1 Αυγούστου 1981 26 Νοεμβρίου 1981
29	Πάνελ για Εξυπηρέτηση Πληροφοριών Επιχειρησιακών Πτήσεων (OFIS), Δεύτερη Συνάντηση (1980). Αναθεώρηση της Συζήτησης για τη Γενική Αρχή Διαχωρισμού (RGCSP), Τέταρτη Συνάντηση (1980). Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Παροχή ολοκληρωμένων AIS, ATS, MET και άλλων σχετικών επιχειρησιακών πληροφοριών σε αεροσκάφη σε πτήση, σύνθετος διαχωρισμός, αυτόματη καταγραφή δεδομένων ραντάρ, εκπομπές πληροφοριών από αεροσκάφη	2 Απριλίου 1982 2 Αυγούστου 1982 25 Νοεμβρίου 1982
30	Πάνελ για Ανάκτηση, Επεξεργασία και Μετάδοση Δεδομένων ATS (ADAPT), Τρίτη Συνάντηση (1981). Διευθυντική Συνάντηση AGA (1981). Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Απαιτήσεις ATS για επικοινωνίες, σηματοδότηση ενδεικτών επιφανειακού ανέμου, καθοδήγηση και συστήματα ελέγχου κίνησης επιφανείας, μονάδες μέτρησης, ορισμοί	16 Μαρτίου 1983 29 Ιουλίου 1983 24 Νοεμβρίου 1983

Τροποποίηση	Πηγή	Θέμα	Αποδοχή/έγκριση Ενεργοποίηση Εφαρμογή
31	Συμβούλιο, Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Πολιτικο-στρατιωτικός συντονισμός, απρόοπτα συμβάντα εν πτήσει, που περιλαμβάνει χαμένα ή άγνωστα αεροσκάφη και/ή αναχαίτιση πολιτικού αεροσκάφους, απαιτήσεις για επικοινωνίες, εκπομπές πληροφοριών πτήσης από αεροσκάφος	12 Μαρτίου 1986 27 Ιουλίου 1986 20 Νοεμβρίου 1986
32 (8η Έκδοση)	Αναθεώρηση του Πάνελ για τη Γενική Αρχή Διαχωρισμού (RGCSP), Πέμπτη Συνάντηση (1985). Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Ορισμοί, Συντονισμένος Παγκόσμιος Χρόνος (UTC), προειδοποιήσεις ηφαιστειακής τέφρας, καθορισμός διαδρομών ATS που ορίζονται από VOR, διαγραφή των Προσαρτημάτων A, B, C, D, F και G.	18 Μαρτίου 1987 27 Ιουλίου 1987 19 Νοεμβρίου 1987
33 (9η Έκδοση)	Γραμματεία, Πάνελ για τους Επιχειρησιακούς Κανόνες Πτήσης εξ Όψεως, Τρίτη Συνάντηση (1986). Επιτροπή Αεροναυτιλίας, Τροποποιήσεις που ακολουθούν την αποδοχή των τροποποιήσεων στο Annex 6	Επιχειρήσεις αεροσκαφών σε μεικτή πτήση IFR/VFR, απαιτήσεις ATS για ενέργειες NOTAM, καθοδήγηση και έλεγχος κίνησης επιφανείας, και ευθύνες των μονάδων ATS που αφορούν πράξεις παράνομης επέμβασης	12 Μαρτίου 1990 30 Ιουλίου 1990 14 Νοεμβρίου 1991
34	Πάνελ για Βελτιώσεις Δευτερεύοντος Ραντάρ Επιτήρησης και Συστημάτων Αποφυγής Σύγκρουσης, Τέταρτη Συνάντηση (SICASP/4) (1989).	Ορισμοί, παροχή εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας, άσχετα από τη λειτουργία του συστήματος αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS).	26Φεβρουαρίου 1993 26 Ιουλίου 1993 11 Νοεμβρίου 1993
35 (10η Έκδοση)	Αναθεώρηση του Πάνελ για τη Γενική Αρχή Διαχωρισμού (RGCSP), Έκτη Συνάντηση (1988), Έβδομη Συνάντηση (1990) Όγδοη Συνάντηση (1993). Πάνελ για την Αυτόματη Εξαρτημένη Επιτήρηση (ADSP), Δεύτερη Συνάντηση (1992) Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Ορισμοί, μειωμένα ελάχιστα 300 m (1000 ft) κατακόρυφου διαχωρισμού πάνω από το FL 290, ενσωμάτωση της κυκλοφορίας ελικοπτέρων με τη συμβατική κυκλοφορία αεροπλάνων, καθορισμός των διαδρομών ATS που ορίζονται από VOR και καθιέρωση διαδρομών ATS για χρήση από αεροσκάφη εφοδιασμένα με RNAV, απαιτούμενη επίδοση ναυτιλίας, αυτόματη εξαρτημένη ναυτιλία, διατάξεις που σχετίζονται με τα γεωδαιτικά δεδομένα του Παγκόσμιου Γεωδαιτικού Συστήματος-1984 (WGS-84), μετάδοση πληροφοριών σε αεροσκάφος για ραδιενεργά υλικά και τοξικά χημικά 'νέφη'	18 Μαρτίου 1994 25 Ιουλίου 1994 10 Νοεμβρίου 1994
36	Τέταρτη Συνάντηση για Βελτιώσεις Δευτερεύοντος Ραντάρ Επιτήρησης και Συστημάτων Αποφυγής Σύγκρουσης, (SICASP/4). Δέκατη Τρίτη και Δέκατη Τέταρτη Συνάντηση του Πάνελ Επιχειρήσεων Παντός Καιρού (AWOP/13 και 14). Δέκατη Συνάντηση του Πάνελ Εκκαθάρισης Εμποδίων (OCP/10)	Πομποαποκριτές (transponders) αναφοράς πίεσης- ύψους, μικροκυματικό σύστημα προσγείωσης, κριτήρια εκκαθάρισης εμποδίων διαδρομής	8 Μαρτίου 1996 15 Ιουλίου 1996 7 Νοεμβρίου 1996
37 (11η Έκδοση)	Επιτροπή Αεροναυτιλίας, Τροποποίηση 70 στο Annex 3	Αεροναυτικές βάσεις δεδομένων, πληροφορίες AIRMET, απότομες αυξομειώσεις ανέμου (wind shears)	20 Μαρτίου 1997 21 Ιουλίου 1997 6 Νοεμβρίου 1997

Τροποποίηση	Πηγή	Θέμα	Αποδοχή/έγκριση Ενεργοποίηση Εφαρμογή
38 (12η Έκδοση)	Πάνελ για την Αυτόματη Εξαρτημένη Επιτήρηση (ADSP), Τέταρτη Συνάντηση (1996), αναθεώρηση του Πάνελ για τη Γενική Αρχή Διαχωρισμού (RGCSP), Ένατη Συνάντηση (1996). Τροποποίηση 71 στο Annex 3 Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Ορισμοί, συστήματα και διαδικασίες αυτόματης εξαρτημένης επιτήρησης, ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ αυτοματοποιημένων συστημάτων ATS, εφαρμογές ATS για ζεύξη δεδομένων αέρα-εδάφους, διαχωρισμός μεταξύ αεροσκαφών, RNP και RNAV για επιχειρήσεις διαδρομής, απαιτήσεις για την ανάζευξη (uplink) πληροφοριών OPMET σε αεροσκάφη σε πτήση, συμβουλευτικές πληροφορίες ηφαιστειακής τέφρας, ο ανθρώπινος παράγοντας	19 Μαρτίου 1998 20 Ιουλίου 1998 5 Νοεμβρίου 1998
39	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Ταξινόμηση εναέριων χώρων ATS, μετεωρολογικές συνθήκες εξ όψεως, και προειδοποίηση παραβίασης ελάχιστου ύψους ασφάλειας	10 Μαρτίου 1999 19 Ιουλίου 1999 4 Νοεμβρίου 1999
40 (13η Έκδοση)	Επιτροπή Αεροναυτιλίας. Πέμπτη Συνάντηση του Πάνελ για την Αυτόματη Εξαρτημένη Επιτήρηση (ADSP/5). Τριακοστή Ένατη Συνάντηση της Ομάδας Σχεδιασμού της Ευρωπαϊκής Αεροναυτιλίας (EANPG). Δωδέκατη Συνάντηση του Πάνελ Εκκαθάρισης Εμποδίων (OCP/12). Τροποποιήσεις 25, 20 και 7 στο Annex 6, Μέρη I, II και III αντίστοιχα. Γραμματεία	Ορισμοί, διαχείριση ασφάλειας ATS, ADS για ένδειξη κατάστασης επείγουσας ανάγκης αεροσκάφους, ευέλικτη χρήση του εναέριου χώρου (FUA), ελάχιστα ύψη πτήσης, εξουσιοδότηση σε σχέση με το έδαφος κατά τη διάρκεια διανυσματικής καθοδήγησης με ραντάρ (radar vectoring), υπηρεσία μεταβίβασης εξουσιοδότησης συνέχειας (downstream), μεταβίβαση ευθύνης ελέγχου, επανάληψη για την ορθή επιβεβαίωση λήψης (read-back) εξουσιοδότησης, διαχείριση ροής εναέριας κυκλοφορίας, εξυπηρέτηση αυτόματων τερματικών πληροφοριών (ATIS), VOLMET και D-VOLMET, εξοπλισμός στις μονάδες ATS και κριτήρια για ενδείξεις τιμών RVR, εκδοτικές τροποποιήσεις.	12 Μαρτίου 2001 16 Ιουλίου 2001 1 Νοεμβρίου 2001

Σημείωση.- Κατά τη μετάφραση του παρόντος Παραρτήματος:
*η λέξη **Annex** μεταφράστηκε ως: **Παράρτημα***
*η λέξη **Attachment** μεταφράστηκε ως: **Προσάρτημα***
*η λέξη **Appendix** μεταφράστηκε ως: **Πρόσθεμα***
*η λέξη **Supplement** μεταφράστηκε ως: **Συμπλήρωμα***
*η λέξη **Circular** μεταφράστηκε ως: **Εγκύκλιος***

ΔΙΕΘΝΗ ΠΡΟΤΥΠΑ
ΚΑΙ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΟΡΙΣΜΟΙ

Σημείωση 1.- Σε όλο το κείμενο του εγχειριδίου αυτού, ο όρος «service» αποδόθηκε σαν «υπηρεσία» ή «εξυπηρέτηση», ανάλογα με τα συμφραζόμενα. Ο όρος «unit» αποδόθηκε σαν «μονάδα» και εδώ χρησιμοποιείται για να προσδιορίσει ένα συλλογικό όργανο που εκπληρώνει μια εξυπηρέτηση.

Σημείωση 2.- Η ένδειξη «RR» στους ορισμούς αυτούς επισημαίνει έναν ορισμό, ο οποίος προήλθε από το «Radio Regulations of the International Telecommunication Union (ITU)» (βλ. επίσης το «Handbook on Radio Frequency Spectrum Requirements for Civil Aviation», το οποίο περιλαμβάνει δήλωση των πολιτικών των εγκεκριμένων από τον ICAO (Doc 9718)).

Όταν οι παρακάτω όροι χρησιμοποιούνται στα Πρότυπα και στις Προτεινόμενες Πρακτικές για τις Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας έχουν τις ακόλουθες σημασίες:

ΑΓΓΕΛΙΑ
NOTAM
Ειδοποίηση που διανέμεται με τηλεπικοινωνιακά μέσα και περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με την εγκατάσταση, κατάσταση ή αλλαγή οποιασδήποτε αεροναυτικής ευκολίας, εξυπηρέτησης, διαδικασίας ή κινδύνου, η έγκυρη γνώση της οποίας είναι απαραίτητη στο προσωπικό που ασχολείται με τη διεξαγωγή των πτήσεων.

ΑΕΡΟΔΙΑΔΡΟΜΟΣ
AIRWAY
Μία ελεγχόμενη περιοχή ή τμήμα αυτής καθιερωμένη με τη μορφή διαδρόμου.

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ
AERODROME
Μία καθορισμένη περιοχή, χερσαία ή υδάτινη (συμπεριλαμβανομένων των όποιων κτιρίων, εγκαταστάσεων και εξοπλισμού) με προορισμό να χρησιμοποιηθεί ολικά ή μερικά για άφιξη, αναχώρηση και κίνηση επιφανείας των αεροσκαφών.

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΕΝΑΛΛΑΓΗΣ
ALTERNATE AERODROME
Αεροδρόμιο στο οποίο ένα αεροσκάφος μπορεί να κατευθυνθεί όταν καθίσταται αδύνατη ή δεν συνιστάται η μετάβαση ή η προσγείωσή του στο αεροδρόμιο που επρόκειτο να προσγειωθεί.

Στα αεροδρόμια εναλλαγής περιλαμβάνονται τα ακόλουθα:

α) Εναλλακτικό απογείωσης (take-off alternate).

Ένα εναλλακτικό αεροδρόμιο, στο οποίο ένα αεροσκάφος μπορεί να προσγειωθεί αν αυτό γίνει αναγκαίο λίγο μετά την απογείωση και δεν είναι δυνατό να χρησιμοποιήσει το αεροδρόμιο αναχώρησης.

β) Εναλλακτικό διαδρομής (en-route alternate).

Ένα αεροδρόμιο στο οποίο θα ήταν δυνατό να προσγειωθεί ένα αεροσκάφος, αφού προκύψει σε αυτό ανώμαλη κατάσταση ή κατάσταση ανάγκης, κατά την διαδρομή.

γ) Εναλλακτικό ETOPS διαδρομής (ETOPS en-route alternate).

Ένα κατάλληλο και βολικό εναλλακτικό αεροδρόμιο στο οποίο θα ήταν δυνατό να προσγειωθεί ένα αεροσκάφος, αφού προκύψει σε αυτό απώλεια κινητήρα ή άλλη ανώμαλη κατάσταση ή κατάσταση επείγουσας ανάγκης, κατά την διαδρομή σε μια επιχείρηση ETOPS.

δ) Εναλλακτικό προορισμού (destination alternate).

Ένα εναλλακτικό αεροδρόμιο στο οποίο ένα αεροσκάφος μπορεί να κατευθυνθεί εάν είναι αδύνατη ή δεν συνιστάται η προσγείωσή του στο αεροδρόμιο που επρόκειτο να προσγειωθεί.

Σημείωση.- Το αεροδρόμιο από το οποίο αναχωρεί μια πτήση μπορεί να είναι επίσης ένα εναλλακτικό αεροδρόμιο διαδρομής ή προορισμού για την πτήση αυτή.

ΑΕΡΟ-ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ
AIRMET INFORMATION
Πληροφορίες που εκδίδονται από ένα γραφείο μετεωρολογικών παρατηρήσεων και αφορούν την εμφάνιση ή την αναμενόμενη εμφάνιση συγκεκριμένων καιρικών φαινομένων στη διαδρομή, τα οποία μπορούν να επηρεάσουν την ασφάλεια των χειρισμών αεροσκαφών χαμηλών επιπέδων πτήσης, και τα οποία δεν περιελήφθησαν ήδη στην πρόγνωση που εκδόθηκε για πτήσεις χαμηλών επιπέδων στην σχετιζόμενη περιοχή πληροφοριών πτήσης.

ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ
AERONAUTICAL STATION (RR S1.81)
Ένας επίγειος σταθμός της κινητής αεροναυτικής υπηρεσίας. Σε μερικές περιπτώσεις, ένας αεροναυτικός σταθμός μπορεί να ευρίσκεται π.χ. σε πλοίο ή σε μια θαλάσσια πλατφόρμα.

ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΟΣ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ
AERONAUTICAL TELECOMMUNICATION STATION
Ένας σταθμός της αεροναυτικής τηλεπικοινωνιακής υπηρεσίας.

ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ
AIRCRAFT
Κάθε μηχάνημα που μπορεί να επιτυγχάνει την στήριξή του στην ατμόσφαιρα από την αντίσταση του αέρα, διαφορετική από την αντίσταση του αέρα πάνω στην επιφάνεια της γης.

ΑΕΡΟΤΡΟΧΟΔΡΟΜΗΣΗ
AIR TAXIING
Κίνηση ελικοπτέρου/VTOL πάνω από την επιφάνεια ενός αεροδρομίου, κανονικά κοντά στο έδαφος και με ταχύτητα εδάφους κανονικά μικρότερη από 37 Km/h (20 KT).

Σημείωση.- Το πραγματικό ύψος μπορεί να ποικίλλει και μερικά ελικόπτερα είναι δυνατό να απαιτούν αεροτροχοδρόμηση πάνω από τα 8 m (25 ft) πάνω από το έδαφος (AGL) για να μειωθούν οι αναταράξεις λόγω επίδρασης του εδάφους ή για να παρασχεθεί εξουσιοδότηση για μεταφορά με σύστημα ανάρτησης φορτίου (cargo sling loads).

ΑΚΕΡΑΙΟΤΗΤΑ (ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ)
INTEGRITY (AERONAUTICAL INFORMATION)
Ο βαθμός βεβαιότητας ότι ένα αεροναυτικό δεδομένο και η τιμή του δεν έχουν χαθεί ή αλλοιωθεί αφότου εκδόθηκαν ή αφού τροποποιήθηκαν από αρμόδια αρχή.

ΑΚΡΙΒΕΙΑ
ACCURACY
Βαθμός συμμόρφωσης μεταξύ της εκτιμώμενης ή μετρούμενης τιμής και της πραγματικής.

Σημείωση. - Για μετρούμενα δεδομένα θέσης η ακρίβεια εκφράζεται κανονικά με όρους απόστασης από μία δηλωμένη θέση, στην οποία υπάρχει καθορισμένη εμπιστοσύνη ότι βρίσκεται η πραγματική θέση.

ALERFA
Η κωδική λέξη που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό μιας φάσης συναγερμού.

ALERT PHASE
ΦΑΣΗ ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ
Μια κατάσταση κατά την οποία υπάρχει φόβος για την ασφάλεια ενός αεροσκάφους και των επιβατών του.

ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ ΕΠΙΔΟΣΗ
HUMAN PERFORMANCE
Οι ανθρώπινες ικανότητες και οι ανθρώπινοι περιορισμοί που έχουν επίπτωση στην ασφάλεια και στην αποδοτικότητα των αεροναυτικών επιχειρήσεων.

ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΗ ΕΠΙΔΟΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (ΑΕΝ)
REQUIRED NAVIGATION PERFORMANCE (RNP)
Μία δήλωση της επίδοσης ναυτιλίας που είναι απαραίτητη για επιχειρήσεις σε ένα καθορισμένο εναέριο χώρο.
Σημείωση.- Η επίδοση ναυτιλίας και οι απαιτήσεις της ορίζονται για συγκεκριμένο τύπο RNP και/ή εφαρμογή.

ΑΠΟΔΕΧΟΜΕΝΗ ΜΟΝΑΔΑ
ACCEPTING UNIT
Η επόμενη μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας που θα αναλάβει τον έλεγχο ενός αεροσκάφους.

ΑΠΟΚΛΙΣΗ ΣΤΑΘΜΟΥ
STATION DECLINATION
Μια απόκλιση ευθυγράμμισης μεταξύ της ακτίνας μηδενικής γωνίας ενός VOR και του πραγματικού βορρά, η οποία προσδιορίζεται όταν βαθμονομείται ο σταθμός VOR.

ΑΡΜΟΔΙΑ ΑΡΧΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
APPROPRIATE ATS AUTHORITY
Η αρμόδια αρχή που έχει καθορισθεί από το κράτος ως υπεύθυνη για την παροχή εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας στον εναέριο χώρο που το αφορά.

ΑΡΧΕΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑ
HUMAN FACTORS PRINCIPLES
Αρχές που εφαρμόζονται στον αεροναυτικό σχεδιασμό, στην πιστοποίηση, στην εκπαίδευση, στις λειτουργίες και στην υποστήριξη, και οι οποίες προσπαθούν να επιτύχουν την ασφαλή αλληλεπίδραση μεταξύ του ανθρώπινου παράγοντα και άλλων στοιχείων των συστημάτων, με κατάλληλη θεώρηση στην ανθρώπινη επίδοση.

ΑΤΥΧΗΜΑ
ACCIDENT
Ένα συμβάν σχετιζόμενο με τη λειτουργία ενός αεροσκάφους, το οποίο λαμβάνει χώρα μεταξύ του χρόνου που κάθε άτομο επιβιβάζεται στο αεροσκάφος με πρόθεση πτήσης, μέχρι το χρόνο κατά τον οποίο όλα αυτά τα άτομα έχουν αποβιβαστεί, και εντός του οποίου:
α) ένα άτομο τραυματίζεται θανάσιμα ή σοβαρά σαν αποτέλεσμα του ότι:
- βρισκόταν στο αεροσκάφος, ή
- ήλθε σε άμεση επαφή με οποιοδήποτε τμήμα του αεροσκάφους, περιλαμβανόμενων και εξαρτημάτων που αποκολλήθηκαν από το αεροσκάφος, ή
- εκτέθηκε απ' ευθείας σε απότομη εκτόνωση καυσαερίων κινητήρα τζετ
εκτός όταν τα τραύματα προέρχονται από φυσικά αίτια, τα επέφερε ο ίδιος ή άλλα πρόσωπα, ή όταν τα τραύματα έγιναν σε λαθρεπιβάτες, οι οποίοι κρύβονταν εκτός των περιοχών που είναι κανονικά διαθέσιμες στους επιβάτες και το πλήρωμα, ή
β) το αεροσκάφος υφίσταται ζημία ή κατασκευαστική αστοχία, η οποία:
- επηρεάζει αρνητικά την δομική στερεότητα, την απόδοση ή τα χαρακτηριστικά πτήσης του αεροσκάφους, και
- θα απαιτούσε κανονικά σημαντική επισκευή ή αντικατάσταση του εξαρτήματος που προσβλήθηκε
εκτός από αστοχία ή ζημία της μηχανής, όταν η ζημία περιορίζεται στη μηχανή, στα καλύμματα ή στα εξαρτήματά της, ή για ζημία που περιορίζεται στους έλικες, στα άκρα των πτερύγων, στις κεραίες, στα ελαστικά, στα συστήματα πέδησης, στις καλύπτρες, σε μικρά χαράγματα ή οπές στην επιφάνεια του αεροσκάφους, ή
γ) το αεροσκάφος αγνοείται ή είναι εντελώς απρόσιτο.
Σημείωση 1.- Για στατιστική ομοιομορφία και μόνον, ένας τραυματισμός ο οποίος καταλήγει σε θάνατο μέσα σε διάστημα 30 ημερών από την ημέρα του ατυχήματος, καταγράφεται από τον ICAO ως θανάσιμος τραυματισμός.
Σημείωση 2. - Ένα αεροσκάφος θεωρείται ότι αγνοείται όταν η επίσημη έρευνα έχει σταματήσει και δεν έχουν εντοπιστεί τα συντρίμμια του.

ΑΥΤΟΜΑΤΗ ΕΞΑΡΤΗΜΕΝΗ ΕΠΙΤΗΡΗΣΗ (ΑΕΕ)
AUTOMATIC DEPENDENT SURVEILLANCE (ADS)
Μια τεχνική επιτήρησης κατά την οποία το αεροσκάφος παρέχει αυτόματα δεδομένα, μέσω μιας ζεύξης δεδομένων (data link), τα οποία προκύπτουν από τα συστήματα ναυτιλίας και καθορισμού θέσης του αεροσκάφους, και τα οποία περιλαμβάνουν την αναγνώριση του αεροσκάφους, τη θέση του σε σύστημα 4 διαστάσεων, καθώς και κατάλληλα δεδομένα.

ΒΑΣΙΚΗ ΣΤΡΟΦΗ
BASE TURN
Μια στροφή που εκτελείται από το αεροσκάφος κατά τη διάρκεια της αρχικής προσέγγισης μεταξύ του τέλους του ίχνους απομάκρυνσης (outbound track) και της αρχής του ίχνους της ενδιάμεσης ή της τελικής προσέγγισης. Τα ίχνη δεν είναι αντίθετα.
Σημείωση: Οι βασικές στροφές μπορούν να προσδιορισθούν ότι θα γίνονται είτε σε οριζόντια πτήση είτε σε κάθοδο, σύμφωνα με τις περιστάσεις καθεμιάς ξεχωριστής διαδικασίας.

ΓΕΩΔΑΙΤΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ
GEODETIC DATUM
Ένα ελάχιστο σύνολο παραμέτρων, το οποίο απαιτείται για να καθοριστεί η θέση και ο προσανατολισμός του τοπικού συστήματος αναφοράς σε σχέση με το παγκόσμιο σύστημα/πλαίσιο αναφοράς.

ΓΡΑΦΕΙΟ ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
AIR TRAFFIC SERVICES REPORTING OFFICE
Μονάδα που δημιουργήθηκε με σκοπό την λήψη αναφορών που αφορούν στην εξυπηρέτηση εναέριας κυκλοφορίας και σχεδίων πτήσης που υποβάλλονται πριν από την αναχώρηση.
Σημείωση.- Ένα Γραφείο Αναφορών Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας μπορεί να λειτουργεί σαν μια χωριστή μονάδα ή σε συνδυασμό με μια υπάρχουσα μονάδα, όπως μια άλλη μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας, ή μια μονάδα Εξυπηρέτησης Αεροναυτικών Πληροφοριών.

ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΙΕΘΝΩΝ ΑΓΓΕΛΙΩΝ
INTERNATIONAL NOTAM OFFICE
Ένα γραφείο που καθορίσθηκε από ένα Κράτος για την ανταλλαγή αγγελιών (NOTAM) διεθνώς.

DETRESFA

Η κωδική λέξη που χρησιμοποιείται για να δηλώσει μια φάση κινδύνου.

ΔΗΛΩΜΕΝΗ ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ

DECLARED CAPACITY

Ένα μέτρο της ικανότητας του συστήματος Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας (ATC) ή οποιουδήποτε από τα υποσυστήματά του ή τις επιχειρησιακές του θέσεις να παρέχουν εξυπηρέτηση στα αεροσκάφη κατά τη διάρκεια κανονικής δραστηριότητας. Εκφράζεται ως ο αριθμός των αεροσκαφών που εισέρχονται σε καθορισμένο τμήμα του εναέριου χώρου σε δεδομένη χρονική περίοδο, λαμβάνοντας υπόψη των καιρικών συνθηκών, τη διαμόρφωση (configuration) της μονάδας ATC, το διαθέσιμο προσωπικό και τον εξοπλισμό, και οποιουσδήποτε άλλους παράγοντες που είναι δυνατό να επηρεάσουν το φόρτο εργασίας του ελεγκτή που είναι υπεύθυνος για αυτό το τμήμα του εναέριου χώρου.

ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

ATS ROUTE

Μία καθορισμένη διαδρομή σχεδιασμένη για την διοχέτευση της ροής της κυκλοφορίας όπως αυτό είναι απαραίτητο για την παροχή εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας.

Σημείωση 1.- Με τον όρο 'ATS Διαδρομή (Route)' εννοούμε κατά περίπτωση διαδρομή αεροδιάδρομο, συμβουλευτικό διάδρομο, ελεγχόμενο ή μη ελεγχόμενο διάδρομο, διάδρομο άφιξης ή αναχώρησης κ.τ.λ.

Σημείωση 2.- Μια διαδρομή εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας (ATS Route) καθορίζεται από τα χαρακτηριστικά στοιχεία του διαδρόμου που περιλαμβάνουν: έναν ενδείκτη διαδρομής ATS, το ίχνος προς ή από σημαντικά σημεία (σημεία διαδρομής - waypoints), την απόσταση μεταξύ των σημαντικών σημείων, τις απαιτήσεις αναφορών και, όπως καθορίζεται από την αρμόδια αρχή ATS, το κατώτατο ύψος ασφαλείας.

ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΠΕΡΙΟΧΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

AREA NAVIGATION ROUTE

Μια διαδρομή εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας που καθιερώθηκε για χρήση από αεροσκάφη που έχουν δυνατότητα εφαρμογής ναυτιλίας περιοχής (RNAV).

ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ

RUNWAY

Μία καθορισμένη ορθογώνια περιοχή σε ένα χερσαίο αεροδρόμιο, προετοιμασμένη για την προσγείωση και απογείωση αεροσκαφών.

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΡΟΗΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT (ATFM)

Υπηρεσία που καθιερώθηκε για να συνεισφέρει στην ασφαλή, κανονική και ταχεία ροή της εναέριας κυκλοφορίας, εξασφαλίζοντας ότι η δυναμικότητα (capacity) του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας χρησιμοποιείται στο μέγιστο δυνατό βαθμό και ότι ο όγκος της κυκλοφορίας είναι συμβατός με τις δυναμικότητες που έχουν δηλωθεί από τις αρμόδιες Αρχές Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας (ATS).

ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΟΜΕΝΟΣ

OPERATOR

Πρόσωπο, οργανισμός ή επιχείρηση που έχει αναλάβει ή προσφέρεται να αναλάβει την εκμετάλλευση αεροσκάφους.

ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ (ΕΑΠ)

AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION (AIP)

Εγχειρίδιο που εκδίδεται από -ή με την εξουσιοδότηση από- ένα Κράτος και περιέχει αεροναυτικές πληροφορίες διαρκούς χαρακτήρα, που είναι ουσιώδεις για την αεροναυτιλία.

ΕΙΔΙΚΗ VFR ΠΤΗΣΗ

SPECIAL VFR FLIGHT

Είναι μία VFR πτήση, εξουσιοδοτημένη από τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας, να διεξαχθεί μέσα σε μια ζώνη ελέγχου με μετεωρολογικές συνθήκες κατώτερες των μετεωρολογικών συνθηκών για πτήσεις εξ όψεως (VMC).

ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗ ΠΤΗΣΗ

CONTROLLED FLIGHT

Οποιαδήποτε πτήση, η οποία υπόκειται σε εξουσιοδότηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ

CONTROLLED AERODROME

Ένα αεροδρόμιο, στην κυκλοφορία του οποίου παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

Σημείωση.- Ο όρος 'ελεγχόμενο αεροδρόμιο' σημαίνει ότι παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας στην κυκλοφορία του αεροδρομίου, αλλά αυτό δεν συνεπάγεται απαραίτητα και την ύπαρξη ζώνης ελέγχου.

ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΟΣ ΕΝΑΕΡΙΟΣ ΧΩΡΟΣ

CONTROLLED AIRSPACE

Εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων εντός του οποίου ασκείται έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας, σύμφωνα με την ταξινόμηση του εναέριου χώρου σε κατηγορίες.

Σημείωση.- Ελεγχόμενος εναέριος χώρος είναι ένας γενικός όρος, ο οποίος καλύπτει τις κατηγορίες A, B, C, D και E εναέριων χώρων ATS, όπως περιγράφεται στο 2.6.

ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΥΚΛΙΚΗΣ ΠΕΡΙΤΤΗΣ ΕΠΑΝΑΛΗΨΗΣ

CYCLIC REDUNDANCY CHECK

Ένας μαθηματικός αλγόριθμος που εφαρμόζεται στην ψηφιακή έκφραση των δεδομένων, παρέχοντας ένα βαθμό επιβεβαίωσης έναντι της απώλειας ή της αλλοίωσης των δεδομένων.

ΕΝΑΕΡΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ

AIR TRAFFIC

Το σύνολο των εν πτήσει αεροσκαφών ή εκείνων που διακινούνται στην περιοχή ελιγμών ενός αεροδρομίου.

ΕΝΑΕΡΙΟΙ ΧΩΡΟΙ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΩΝ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACES

Εναέριοι χώροι καθορισμένων διαστάσεων προσδιοριζόμενοι αλφαβητικά, εντός των οποίων μπορούν να πραγματοποιηθούν συγκεκριμένοι τύποι πτήσεων, και για τους οποίους έχουν καθοριστεί υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας και επιχειρησιακοί κανόνες λειτουργίας.

Σημείωση.- Οι ανωτέρω εναέριοι χώροι εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας κατατάσσονται σε κατηγορίες από A έως G, όπως φαίνεται στο Πρόσθεμα 4.

ΕΝΤΥΠΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

PRINTED COMMUNICATIONS

Επικοινωνίες οι οποίες παρέχουν αυτόματα σε κάθε τερματικό ενός δικτύου ένα μόνιμο έντυπο αρχείο όλων των σημάτων, τα οποία περνούν μέσα από τέτοιο δίκτυο.

ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

AIR TRAFFIC CONTROL CLEARANCE

Εξουσιοδότηση που παρέχεται σε ένα αεροσκάφος να

κινηθεί σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται από μία μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

Σημείωση 1.- Για ευκολία, ο όρος ‘Εξουσιοδότηση Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας’, συχνά συντέμνεται σε ‘Εξουσιοδότηση’ όταν χρησιμοποιείται με τα κατάλληλα συμφραζόμενα.

Σημείωση 2.- Ο συντετμημένος όρος ‘Εξουσιοδότηση - Clearance’

μπορεί να συνδυαστεί με τις λέξεις:

‘Τροχοδρόμησης - Taxi’, ‘Απογείωσης - Take off’,

‘Αναχώρησης - Departure’, ‘Διαδρομής - En route’,

‘Προσέγγισης - Approach’, ή ‘Προσγείωσης - Landing’

για να δείξει το συγκεκριμένο τμήμα της πτήσης με το οποίο σχετίζεται η εξουσιοδότηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

DOWNSTREAM CLEARANCE

Εξουσιοδότηση που δίνεται σε ένα αεροσκάφος από μία μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, η οποία δεν είναι η ελέγχουσα αρχή του αεροσκάφους αυτού τη στιγμή εκείνη.

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΧΩΡΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

APRON MANAGEMENT SERVICE

Μια εξυπηρέτηση που παρέχεται για να ρυθμίζει τις δραστηριότητες και την κίνηση των αεροσκαφών και οχημάτων σε ένα χώρο στάθμευσης.

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

AIR TRAFFIC CONTROL SERVICE

Εξυπηρέτηση που παρέχεται με το σκοπό να:

α) προληφθούν συγκρούσεις:

1) μεταξύ αεροσκαφών και

2) στην περιοχή ελιγμών μεταξύ αεροσκαφών και εμποδίων

β) επιταχυνθεί και διατηρηθεί μια κανονική ροή της εναέριας κυκλοφορίας.

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

AREA CONTROL SERVICE

Η εξυπηρέτηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για ελεγχόμενες πτήσεις σε περιοχές ελέγχου.

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ

APPROACH CONTROL SERVICE

Εξυπηρέτηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για τις αφίξεις ή αναχωρήσεις ελεγχόμενων πτήσεων.

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

AIR TRAFFIC SERVICE

Γενικός όρος που μπορεί να σημαίνει Εξυπηρέτηση Πληροφοριών Πτήσης, Εξυπηρέτηση Συνέγερσης, Συμβουλευτική Εξυπηρέτηση Εναέριας Κυκλοφορίας, Υπηρεσία Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας (Υπηρεσία Ελέγχου Περιοχής, Υπηρεσία Ελέγχου Προσέγγισης ή Υπηρεσία Ελέγχου Αεροδρομίου).

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΠΤΗΣΗΣ

FLIGHT INFORMATION SERVICE

Εξυπηρέτηση με σκοπό την παροχή συμβουλών και πληροφοριών χρήσιμων για την ασφαλή και αποτελεσματική εκτέλεση των πτήσεων.

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΣΥΝΕΓΕΡΣΗΣ

ALERTING SERVICE

Η εξυπηρέτηση που παρέχεται για να ειδοποιήσει στους αρμόδιους οργανισμούς σχετικά με την κατάσταση αεροσκάφους, που χρειάζεται βοήθεια για έρευνα και διάσωσή του, καθώς και για την παροχή συνδρομής σε αυτούς τους οργανισμούς, όπως απαιτείται.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΑΕΡΑ-ΕΔΑΦΟΥΣ

AIR-GROUND COMMUNICATION

Αμφίδρομη επικοινωνία μεταξύ αεροσκαφών και σταθμών ή τοποθεσιών στην επιφάνεια της γης.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΣΥΣΚΕΨΗ

CONFERENCE COMMUNICATIONS

Ευκολίες επικοινωνιών με τις οποίες μπορεί να πραγματοποιηθεί κατευθείαν συνομιλία μεταξύ τριών ή περισσοτέρων τοποθεσιών ταυτόχρονα.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΖΕΥΞΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

DATA LINK COMMUNICATIONS

Μια μορφή επικοινωνίας που προορίζεται για ανταλλαγή μηνυμάτων μέσω μιας ζεύξης δεδομένων.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΕΛΕΓΚΤΗ - ΠΙΛΟΤΟΥ ΜΕ ΖΕΥΞΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

CONTROLLER - PILOT DATA LINK COMMUNICATIONS (CPDLC)

Μέσο επικοινωνίας μεταξύ ελεγκτή και πιλότου, με τη χρήση ζεύξης δεδομένων για επικοινωνίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC).

ΕΠΙΠΕΔΟ

LEVEL

Γενικός όρος σχετιζόμενος με την κατακόρυφη θέση ενός αεροσκάφους κατά τη διάρκεια της πτήσης του που σημαίνει κατά περίπτωση: σχετικό ύψος, απόλυτο ύψος, επίπεδο πτήσης.

ΕΠΙΠΕΔΟ ΠΛΕΥΣΗΣ

CRUISING LEVEL

Το επίπεδο που διατηρεί ένα αεροσκάφος κατά την διάρκεια σημαντικού τμήματος της πτήσης του.

ΕΠΙΠΕΔΟ ΠΤΗΣΗΣ

FLIGHT LEVEL

Μια επιφάνεια σταθερής ατμοσφαιρικής πίεσης που σχετίζεται με συγκεκριμένη τιμή πίεσης 1013,2 hpa, και η οποία διαχωρίζεται από άλλες τέτοιες επιφάνειες με συγκεκριμένα διαστήματα πίεσης.

Σημείωση 1.- Ένα υψόμετρο τύπου ατμοσφαιρικής πίεσης βαθμονομημένο με βάση τη Σταθερή Ατμόσφαιρα:

α) όταν ρυθμιστεί στην θέση υψόμετρου QNH θα δείχνει απόλυτο ύψος (altitude)

β) όταν ρυθμιστεί στην θέση υψόμετρου QFE θα δείχνει σχετικό ύψος, πάνω από το σημείο αναφοράς του QFE

γ) όταν ρυθμιστεί σε μία πίεση 1013,2 hpa μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να δείχνει επίπεδα πτήσης (Flight Levels).

Σημείωση 2.- Οι όροι σχετικό ύψος (height) και απόλυτο ύψος (altitude) που χρησιμοποιήθηκαν στη Σημείωση 1 ανωτέρω, δείχνουν υψομετρικό και όχι γεωμετρικό σχετικό και απόλυτο ύψος.

ΖΩΝΗ ΕΛΕΓΧΟΥ

CONTROL ZONE

Ένας ελεγχόμενος εναέριος χώρος που εκτείνεται προς τα επάνω, από την επιφάνεια της γης μέχρι ενός καθορισμένου ανώτερου ορίου.

IFR

Σύμβολο που χαρακτηρίζει τους κανόνες πτήσης με όργανα.

IMC

Σύμβολο που χρησιμοποιείται για να χαρακτηρίσει τις μετεωρολογικές συνθήκες με όργανα.

INCERFA

Η κωδική λέξη που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό μιας φάσης αβεβαιότητας.

ΙΧΝΟΣ - TRACK

Η προβολή στην επιφάνεια της γης της γραμμής πτήσης του αεροσκάφους, η διεύθυνση της οποίας σε οποιοδήποτε σημείο εκφράζεται συνήθως σε μοίρες από τον Βορρά (αληθή, μαγνητικό, δικτυώματος (GRID)).

ΚΕΝΤΡΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

AREA CONTROL CENTRE

Μονάδα που έχει δημιουργηθεί με σκοπό να παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σε ελεγχόμενες πτήσεις εντός περιοχών ελέγχου που βρίσκονται στη δικαιοδοσία της.

ΚΕΝΤΡΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΠΤΗΣΗΣ

FLIGHT INFORMATION CENTRE (FIC)

Υπηρεσία που έχει σκοπό την παροχή πληροφοριών πτήσης και συνέγερσης.

ΚΕΝΤΡΟ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ

SEARCH AND RESCUE COORDINATION CENTRE

Μια μονάδα υπεύθυνη για την αποτελεσματική οργάνωση των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης και για το συντονισμό της διεξαγωγής των επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης, μέσα σε μια περιοχή έρευνας και διάσωσης.

ΚΙΝΗΤΗ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

AERONAUTICAL MOBILE SERVICE (RR S1.32)

Μια κινητή υπηρεσία μεταξύ αεροναυτικών σταθμών και σταθμών αεροσκαφών, ή μεταξύ σταθμών αεροσκαφών, στους οποίους μπορούν να συμμετέχουν σταθμοί σκαφών διάσωσης. Στην υπηρεσία αυτή μπορούν επίσης να συμμετέχουν σταθμοί ραδιοφάρων ένδειξης θέσης επείγουσας ανάγκης σε καθορισμένες συχνότητες κινδύνου και ανάγκης.

ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ

PILOT-IN-COMMAND

Ο χειριστής που έχει οριστεί από τον εκμεταλλευόμενο ή, στην περίπτωση γενικής ναυτιλίας, τον ιδιοκτήτη,να έχει τη διακυβέρνηση και να είναι υπεύθυνος για τη διεξαγωγή μιας πτήσης.

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

AERODROME TRAFFIC

Όλη η κυκλοφορία στην περιοχή ελιγμών ενός αεροδρομίου και όλα τα ιπτάμενα αεροσκάφη στη γειτνίαση ενός αεροδρομίου.

Σημείωση.- Ένα αεροσκάφος είναι στη γειτνίαση ενός αεροδρομίου όταν είναι εντός, εισέρχεται ή εξέρχεται του κύκλου κυκλοφορίας του αεροδρομίου.

ΜΕΛΟΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΠΤΗΣΗΣ

FLIGHT CREW MEMBER

Ένα μέλος του πληρώματος, το οποίο έχει την κατάλληλη άδεια, και το οποίο είναι επιφορτισμένο με ουσιαστικά καθήκοντα για τη λειτουργία ενός αεροσκάφους κατά τη διάρκεια μιας πτήσης.

ΜΕΤΑΒΙΒΑΖΟΥΣΑ ΜΟΝΑΔΑ

TRANSFERRING UNIT

Μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, σε διαδικασία μεταβίβασης της ευθύνης παροχής εξυπηρέτησης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ενός αεροσκάφος στην επόμενη μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας κατά μήκος της διαδρομής πτήσης.

ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΓΙΑ ΠΤΗΣΕΙΣ ΜΕ ΟΡΓΑΝΑ

INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS (IMC)

Μετεωρολογικές συνθήκες εκφρασμένες σε όρους ορατότητας, απόστασης από τα νέφη και οροφής, που είναι μικρότερες από τα ελάχιστα καθορισμένα όρια για μετεωρολογικές συνθήκες πτήσεων εξ όψεως.

Σημείωση.- Τα καθορισμένα ελάχιστα για μετεωρολογικές συνθήκες εξ όψεως περιέχονται στο ANNEX 2.

ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΞ ΟΨΕΩΣ

VISUAL METEOROLOGICAL CONDITIONS (VMC)

Μετεωρολογικές συνθήκες εκφρασμένες σε όρους ορατότητας, απόστασης από τα νέφη και οροφής, που είναι ίδιες ή καλύτερες από τα καθορισμένα ελάχιστα όρια.

Σημείωση.- Τα καθορισμένα ελάχιστα όρια περιέχονται στο ANNEX 2.

ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ

METEOROLOGICAL OFFICE

Γραφείο που έχει ορισθεί για την παροχή μετεωρολογικής εξυπηρέτησης στη διεθνή αεροναυτιλία.

ΜΟΝΑΔΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

AIR TRAFFIC CONTROL UNIT

Γενικός όρος που μπορεί να σημαίνει Κέντρο Ελέγχου Περιοχής, Υπηρεσία Ελέγχου Προσέγγισης ή Πύργο Ελέγχου Αεροδρομίου.

ΜΟΝΑΔΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ

APPROACH CONTROL UNIT

Μονάδα που έχει δημιουργηθεί για την παροχή εξυπηρέτησης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σε ελεγχόμενες πτήσεις που αφικνούνται σε (ή αναχωρούν από) ένα ή περισσότερα αεροδρόμια.

ΜΟΝΑΔΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΩΝ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

AIR TRAFFIC SERVICES UNIT

Γενικός όρος που σημαίνει εναλλακτικά μονάδα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, Κέντρο Πληροφοριών Πτήσης, ή Γραφείο Αναφορών Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας.

ΟΡΑΤΗ ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ

RUNWAY VISUAL RANGE (RVR)

Η απόσταση μέχρι την οποία κυβερνήτης αεροσκάφους, που βρίσκεται στον κεντρικό άξονα του διαδρόμου, μπορεί να βλέπει τα χαρακτηριστικά σήμανσης της επιφάνειας του διαδρόμου ή τα φώτα, με τα οποία προσδιορίζεται η ευθεία του διαδρόμου ή εντοπίζεται ο κεντρικός του άξονας.

ΟΡΙΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗΣ

CLEARANCE LIMIT

Το σημείο μέχρι του οποίου ένα αεροσκάφος έλαβε εξουσιοδότηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΛΕΓΧΟΥ

CONTROL AREA

Ελεγχόμενος εναέριος χώρος που εκτείνεται προς τα επάνω, από ένα καθορισμένο ύψος πάνω από τη γη.

ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΛΙΓΜΩΝ

MANOEUVRING AREA

Το τμήμα εκείνο του αεροδρομίου, το οποίο χρησιμοποιείται για την απογείωση, προσγείωση και τροχοδρόμηση αεροσκαφών, εξαιρουμένων των χώρων στάθμευσης.

ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΙΝΗΣΗΣ

MOVEMENT AREA

Εκείνο το τμήμα του αεροδρομίου το οποίο προορίζεται

για την απογείωση, προσγείωση και τροχοδρόμηση αεροσκαφών, και αποτελείται από την περιοχή ελιγμών και τους χώρους στάθμευσης.

ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΠΤΗΣΗΣ
FLIGHT INFORMATION REGION
Εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων μέσα στον οποίο παρέχεται εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης και εξυπηρέτηση συνέγερσης.

ΠΕΡΙΟΧΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
AREA NAVIGATION (RNAV)
Μέθοδος ναυτιλίας η οποία επιτρέπει σε αεροσκάφος να επιχειρεί σε οποιοδήποτε επιθυμητό ίχνος πτήσης μέσα στα όρια κάλυψης βοηθημάτων ναυτιλίας σταθμών αναφοράς, ή μέσα στα όρια των δυνατοτήτων ενσωματωμένων βοηθημάτων, ή σε συνδυασμό αυτών.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
TRAFFIC INFORMATION
Πληροφορίες παρεχόμενες από μία υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας με σκοπό να συνεγείρουν έναν κυβερνήτη σε σχέση με άλλη γνωστή ή παρατηρηθείσα εναέρια κυκλοφορία, που μπορεί να ευρίσκεται εγγύτατα στη θέση ή την προτιθέμενη διαδρομή της πτήσης, και να βοηθήσει τον κυβερνήτη να αποφύγει μία σύγκρουση.

ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ
DATA QUALITY
Ένας βαθμός ή επίπεδο εμπιστοσύνης ότι τα παρεχόμενα δεδομένα πληρούν τις απαιτήσεις του χρήστη των δεδομένων αυτών σε ότι αφορά την ακρίβεια, την αναλυτικότητα και την ακεραιότητα.

ΠΤΗΣΗ ΕΞ ΟΨΕΩΣ
VFR FLIGHT
Μια πτήση που διεξάγεται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης εξ όψεως.

ΠΤΗΣΗ ΜΕ ΟΡΓΑΝΑ
IFR FLIGHT
Μια πτήση που διεξάγεται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα.

ΠΡΟΓΝΩΣΗ
FORECAST
Η ανακοίνωση μετεωρολογικών καταστάσεων που αναμένονται σε καθορισμένο χρόνο ή περίοδο και για συγκεκριμένη περιοχή ή τμήμα εναέριου χώρου.

ΠΥΡΓΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ
AERODROME CONTROL TOWER
Μονάδα που έχει δημιουργηθεί για την παροχή εξυπηρέτησης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας στην κυκλοφορία του αεροδρομίου .

ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ
RADIOTELEPHONY
Μορφή τηλεπικοινωνίας η οποία προορίζεται κυρίως για την ανταλλαγή πληροφοριών με τη μορφή ομιλίας.

ΣΗΜΕΙΟ ΑΛΛΑΓΗΣ
CHANGE-OVER POINT
Το σημείο στο οποίο ένα αεροσκάφος που εκτελεί ναυτιλία μέσα σε ένα τμήμα διαδρομής ATS, καθορισμένης με τη βοήθεια πανκατευθυντικών ραδιοφάρων υπερυψηλής συχνότητας (VOR), αναμένεται να αλλάξει το κύριο σύστημα αναφοράς ναυτιλίας του από το βοήθημα που βρίσκεται πίσω από το αεροσκάφος στο επόμενο βοήθημα που βρίσκεται εμπρός από το αεροσκάφος.
Σημείωση.- Τα σημεία αυτά αλλαγής καθιερώνονται για να παρέχουν την καλύτερη δυνατή ισορροπία, όσον αφορά στην ισχύ και στην ποιότητα του σήματος μεταξύ των βοηθημάτων σε όλα τα επίπεδα που χρησιμοποιούνται, και να εξασφαλίζουν μια κοινή πηγή καθοδήγησης αζιμουθίου για όλα τα αεροσκάφη που επιχειρούν μέσα στο ίδιο τμήμα της διαδρομής.

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗΣ ΕΛΕΓΧΟΥ
TRANSFER OF CONTROL POINT
Καθορισμένο σημείο που βρίσκεται κατά μήκος του ίχνους πτήσης ενός αεροσκάφους, στο οποίο μεταβιβάζεται η ευθύνη για την παροχή εξυπηρέτησης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας προς το αεροσκάφος από μια μονάδα ελέγχου ή θέση ελέγχου στην επόμενη.

ΣΤΑΘΕΡΗ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
AERONAUTICAL FIXED SERVICE (AFS)
Τηλεπικοινωνιακή εξυπηρέτηση μεταξύ καθορισμένων σταθερών σημείων που παρέχεται πρωταρχικά για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας και για την ομαλή, αποδοτική και οικονομική διεξαγωγή των αεροπορικών υπηρεσιών.

ΣΥΜΒΑΝ
INCIDENT
Ένα γεγονός, εκτός από ατύχημα, που σχετίζεται με τη λειτουργία ενός αεροσκάφους και το οποίο επηρεάζει ή θα μπορούσε να επηρεάσει την επιχειρησιακή ασφάλεια.
Σημείωση.- Οι τύποι συμβάντων που ενδιαφέρουν κυρίως τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) για μελέτες πρόληψης ατυχημάτων καταγράφονται στο Εγχειρίδιο Αναφορών Ατυχημάτων/Συμβάντων (Accident/Incident Reporting Manual) (Doc 9156).

ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΝΑΕΡΙΟΣ ΧΩΡΟΣ
ADVISORY AIRSPACE
Εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων, ή καθορισμένη διαδρομή, εντός των οποίων είναι διαθέσιμη συμβουλευτική εξυπηρέτηση εναέριας κυκλοφορίας.

ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ
ADVISORY ROUTE
Μία καθορισμένη διαδρομή, κατά μήκος της οποίας είναι διαθέσιμη συμβουλευτική εξυπηρέτηση εναέριας κυκλοφορίας.

ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
AIR TRAFFIC ADVISORY SERVICE
Εξυπηρέτηση που παρέχεται μέσα σε συμβουλευτικό εναέριο χώρο, που σκοπό έχει την κατά το δυνατόν εξασφάλιση διαχωρισμού μεταξύ αεροσκαφών που πετούν με σχέδιο πτήσης Κανόνων Ενόργανης Πτήσης (IFR).

ΣΥΜΒΟΥΛΗ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
TRAFFIC AVOIDANCE ADVICE
Συμβουλή που παρέχεται από μία μονάδα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας για να καθορίσει ελιγμούς, ώστε να βοηθήσει τον χειριστή ενός αεροσκάφους να αποφύγει μία σύγκρουση.

ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ (ΣΑΕΣ)
AIRBORNE COLLISION AVOIDANCE SYSTEM (ACAS)
Σύστημα αεροσκάφους, το οποίο βασίζεται στα σήματα του πομποαποκριτή (transponder) του δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR), το οποίο λειτουργεί ανεξάρτητα από τα επίγεια συστήματα για να παρέχει πληροφόρηση στον πιλότο για ενδεχόμενα διασταυρούμενα αεροσκάφη εφοδιασμένα με πομποαποκριτές (transponders) SSR.

ΣΧΕΔΙΟ ΠΤΗΣΗΣ
FLIGHT PLAN
Ειδικές πληροφορίες που παρέχονται στις μονάδες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σχετικά με μια προτιθέμενη πτήση ή μέρος της πτήσης ενός αεροσκάφους.

Σημείωση.- Οι προδιαγραφές για τα σχέδια πτήσης περιλαμβάνονται στο ANNEX 2. Όταν χρησιμοποιείται η έκφραση 'υπόδειγμα σχεδίου πτήσης', αυτό δηλώνει το πρότυπο υπόδειγμα σχεδίου πτήσης στο ANNEX 2 στο PANS-ATM.

ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ
FINAL APPROACH
Το τμήμα εκείνο μιας ενόργανης διαδικασίας προσέγγισης, το οποίο αρχίζει από την καθορισμένη θέση (fix) ή σημείο της τελικής προσέγγισης ή όπου τέτοια θέση ή σημείο δεν έχουν καθορισθεί:

α) από το τέλος της τελευταίας στροφής διαδικασίας, βασικής στροφής ή εισερχόμενης στροφής μιας διαδικασίας racetrack, αν έχουν καθορισθεί, ή

β) από το σημείο της τομής του τελικού ίχνους, που καθορίζεται στη διαδικασία προσέγγισης και τελειώνει σε ένα σημείο στη γειτνίαση ενός αεροδρομίου, από το οποίο:

1) μπορεί να πραγματοποιηθεί μια προσγείωση, ή

2) αρχίζει η διαδικασία μιας αποτυχημένης προσέγγισης.

ΤΥΠΟΣ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΗΣ ΕΠΙΔΟΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
REQUIRED NAVIGATION PERFORMANCE (RNP) TYPE
Μία τιμή αποτίμησης που εκφράζεται ως απόσταση σε ναυτικά μίλια από την προτιθέμενη θέση, εντός της οποίας οι πτήσεις θα βρίσκονται για το 95% τουλάχιστον του συνολικού χρόνου πτήσης.

Παράδειγμα.- Το RNP 4 αντιπροσωπεύει μια ακρίβεια ναυτιλίας + 4 NM (7,4 Km) για το 95% του συνολικού χρόνου πτήσης.

ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΑΥΤΟΜΑΤΩΝ ΤΕΡΜΑΤΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ
AUTOMATIC TERMINAL INFORMATION SERVICE (ATIS)
Η αυτόματη παροχή των πιο πρόσφατων συνηθισμένων πληροφοριών σε αφικνούμενα ή αναχωρούντα αεροσκάφη σε 24ωρη βάση ή ένα συγκεκριμένο τμήμα τους, όπως:

Υπηρεσία αυτόματης παροχής τερματικών πληροφοριών με ζεύξη δεδομένων
Data link - automatic terminal information service (D-ATIS)
Η παροχή ATIS μέσω ζεύξης δεδομένων (data link).

Υπηρεσία αυτόματης παροχής τερματικών πληροφοριών με φωνή
Voice - automatic terminal information service (Voice-ATIS)
Η παροχή ATIS με συνεχείς και επαναλαμβανόμενες φωνητικές εκπομπές.

ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ
AERODROME CONTROL SERVICE
Η υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για την κυκλοφορία του αεροδρομίου.

ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ
SIGMET INFORMATION
Πληροφορίες που εκδίδονται από γραφείο μετεωρολογικών παρατηρήσεων και αφορούν την εμφάνιση -ή την αναμενόμενη εμφάνιση- καθορισμένων καιρικών φαινομένων στη διαδρομή των αεροσκαφών, τα οποία είναι δυνατό να επηρεάσουν την επιχειρησιακή ασφάλεια των αεροσκαφών.

ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΟ
SIGNIFICANT POINT
Καθορισμένη γεωγραφική θέση που χρησιμεύει για τον καθορισμό μιας διαδρομής εξυπηρέτησης ΕΚ ή του ίχνους πτήσης ενός αεροσκάφους, καθώς και για άλλους σκοπούς αεροναυτιλίας και εξυπηρέτησης ΕΚ.

ΣΗΜΕΙΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ
REPORTING POINT
Καθορισμένη γεωγραφική τοποθεσία σε σχέση με την οποία ένα αεροσκάφος μπορεί να αναφέρει την θέση του.

ΣΗΜΕΙΟ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ
WAYPOINT
Καθορισμένη γεωγραφική θέση που χρησιμεύει για τον καθορισμό μιας διαδρομής περιοχικής ναυτιλίας ή του ίχνους πτήσης ενός αεροσκάφους που εφαρμόζει ναυτιλία περιοχής. Τα σημεία διαδρομής καθορίζονται ως:

Σημείο πλευρικής διέλευσης διαδρομής (Fly-by waypoint). Ένα σημείο διαδρομής το οποίο απαιτεί πρόβλεψη στροφής για να επιτρέψει την εφαπτομενική σύγκλιση με το επόμενο τμήμα μιας διαδρομής ή μιας διαδικασίας , ή

Σημείο υπέρπτησης διαδρομής (Fly-over waypoint). Ένα σημείο διαδρομής, στο οποίο αρχίζει η στροφή για να γίνει η ευθυγράμμιση με το επόμενο τμήμα μιας διαδρομής ή μιας διαδικασίας.

ΤΡΟΧΟΔΡΟΜΗΣΗ
TAXIING
Η αυτοδύναμη κίνηση ενός αεροσκάφους στην επιφάνεια ενός αεροδρομίου εξαιρουμένης της απογείωσης και της προσγείωσης.

ΤΕΡΜΑΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΛΕΓΧΟΥ
TERMINAL CONTROL AREA
Περιοχή ελέγχου που δημιουργείται συνήθως στη συμβολή διαδρόμων ATS στη γειτνίαση ενός ή περισσότερων μεγάλων αεροδρομίων.

ΦΑΣΗ ΑΒΕΒΑΙΟΤΗΤΑΣ
UNCERTAINTY PHASE
Κατάσταση κατά την οποία υπάρχει αβεβαιότητα για την ασφάλεια ενός αεροσκάφους και των επιβαινόντων του.

ΦΑΣΗ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ
EMERGENCY PHASE
Γενικός όρος που σημαίνει, ανάλογα με την περίπτωση, φάση αβεβαιότητας, φάση συναγερμού ή φάση κινδύνου.

ΦΑΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ
DISTRESS PHASE
Κατάσταση κατά την οποία υπάρχει αιτιολογημένη βεβαιότητα ότι ένα αεροσκάφος και οι επιβαίνοντες σε αυτό απειλούνται από σοβαρό και άμεσο κίνδυνο ή απαιτείται άμεση βοήθεια.

VFR
Το σύμβολο που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό κανόνων πτήσης εξ όψεως.

VMC
Σύμβολο που χαρακτηρίζει τις μετεωρολογικές συνθήκες εξ όψεως.

ΥΨΟΣ (ΑΠΟΛΥΤΟ)
ALTITUDE
Η κατακόρυφη απόσταση ενός επιπέδου, σημείου ή

αντικειμένου που θεωρείται σαν σημείο, μετρούμενη από την μέση στάθμη θαλάσσης (MSL).

ΥΨΟΣ (ΣΧΕΤΙΚΟ)

HEIGHT

Η κατακόρυφη απόσταση επιπέδου, σημείου ή αντικειμένου που θεωρείται σαν σημείο, μετρούμενη από καθορισμένη θέση.

ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

APRON

Καθορισμένη περιοχή σε χερσαίο αεροδρόμιο προορισμένη να υποδέχεται αεροσκάφη για επιβίβαση-αποβίβαση επιβατών, εξυπηρέτηση ταχυδρομείου ή φορτίων, ανεφοδιασμό σε καύσιμα, στάθμευση, ή τεχνική συντήρηση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΓΕΝΙΚΑ

2.1 ΚΑΘΙΕΡΩΣΗ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ

2.1.1 Τα Συμβαλλόμενα Κράτη θα καθορίζουν, σύμφωνα με τους όρους αυτού του Παραρτήματος, και για τις περιοχές πάνω από τις οποίες έχουν δικαιοδοσία, τα τμήματα εκείνα του εναέριου χώρου και τα αεροδρόμια εκείνα, όπου θα παρέχονται εξυπηρετήσεις εναέριας κυκλοφορίας. Στη συνέχεια, θα διευθετούν την καθιέρωση και παροχή τέτοιων υπηρεσιών σύμφωνα με τους όρους αυτού του ΑΝΝΕΧ, εκτός εάν, με αμοιβαία συμφωνία, ένα Κράτος είναι δυνατόν να αναθέσει σε άλλο Κράτος την ευθύνη καθιέρωσης και παροχής εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας σε περιοχές πληροφοριών πτήσης, περιοχές ελέγχου ή ζώνες ελέγχου που εκτείνονται πάνω από τις επικράτειες του πρώτου.

Σημείωση.- Εάν ένα Κράτος παραχωρήσει σε ένα άλλο Κράτος την ευθύνη παροχής εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας πάνω από την επικράτειά του, το κάνει χωρίς να θίγει την εθνική του κυριαρχία. Όμοια, η ευθύνη του Κράτος που ανέλαβε την παροχή εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας περιορίζεται σε τεχνικούς και επιχειρησιακούς παράγοντες και δεν εκτείνεται πέρα από αυτούς που αναφέρονται στην ασφάλεια και στην επιτάχυνση της πτήσης των αεροσκαφών, που χρησιμοποιούν το σχετικό εναέριο χώρο. Επιπρόσθετα, το Κράτος που ανέλαβε την ευθύνη, θα παρέχει εξυπηρετήσεις εναέριας κυκλοφορίας μέσα στην επικράτεια του εξουσιοδοτούντος Κράτους, ενεργώντας σύμφωνα με τις απαιτήσεις του τελευταίου, το οποίο αναμένεται να καθιερώσει τέτοιες διευκολύνσεις και υπηρεσίες για χρήση από το Κράτος που έχει αναλάβει την ευθύνη, όπως θα συμφωνηθούν από κοινού ως αναγκαίες. Επιπλέον, αναμένεται ότι το Κράτος που εξουσιοδοτεί δεν θα καταργήσει ή τροποποιήσει αυτές τις ευκολίες και υπηρεσίες χωρίς προηγούμενη διαβούλευση με το Κράτος που έχει αναλάβει την ευθύνη. Τόσο το Κράτος που εξουσιοδοτεί, όσο και το Κράτος που αναλαμβάνει την ευθύνη, μπορούν οποτεδήποτε να τερματίσουν τη συμφωνία μεταξύ τους.

2.1.2 Τα τμήματα εκείνα του εναέριου χώρου, πάνω από διεθνή ύδατα ή σε εναέριο χώρο ακαθόριστης κυριαρχίας, όπου θα παρέχονται εξυπηρετήσεις εναέριας κυκλοφορίας, θα καθορίζονται στη βάση περιοχικών συμφωνιών αεροναυτιλίας. Ένα Συμβαλλόμενο Κράτος που έχει αποδεχθεί την ευθύνη παροχής εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας σε τέτοια τμήματα εναέριου χώρου θα πρέπει μετά ταύτα να διευθετεί τις υπηρεσίες που θα καθιερώσει και θα παρέχει σύμφωνα με τους όρους αυτού του ΑΝΝΕΧ.

Σημείωση 1.- Η φράση ‘περιοχικές συμφωνίες αεροναυτιλίας’ αναφέρεται σε συμφωνίες που έχουν εγκριθεί από το Συμβούλιο του ICAO κανονικά με τη συμβουλή των Περιφερειακών Συσκέψεων Αεροναυτιλίας.

Σημείωση 2.- Το Συμβούλιο, εγκρίνοντας τον πρόλογο αυτού του ΑΝΝΕΧ, επισήμανε ότι ένα Συμβαλλόμενο Κράτος αποδεχόμενο την ευθύνη παροχής εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας πάνω από διεθνή ύδατα ή σε εναέριο χώρο ακαθόριστης κυριαρχίας μπορεί να εφαρμόσει τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές με τρόπο σύμφωνο με εκείνο που έχει υιοθετήσει για τον εναέριο χώρο της δικής του δικαιοδοσίας.

2.1.3 Όταν έχει αποφασιστεί ότι θα παρέχονται εξυπηρετήσεις εναέριας κυκλοφορίας, τα ενδιαφερόμενα Κράτη θα καθορίζουν την Αρχή η οποία θα είναι υπεύθυνη για την παροχή τέτοιων υπηρεσιών.

Σημείωση 1.- Η Αρχή που θα είναι υπεύθυνη για την καθιέρωση και παροχή των εξυπηρετήσεων μπορεί να είναι ένα Κράτος ή ένας κατάλληλος Οργανισμός.

Σημείωση 2.- Περιπτώσεις που ανακύπτουν από την καθιέρωση και παροχή εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας είτε σε τμήμα είτε σε ολόκληρη διεθνή πτήση είναι οι ακόλουθες:

Περίπτωση 1: Μια διαδρομή, ή μέρος μιας διαδρομής, περιέχεται σε εναέριο χώρο της κυριαρχίας ενός Κράτους που καθιερώνει και παρέχει τις δικές του εξυπηρετήσεις εναέριας κυκλοφορίας.

Περίπτωση 2: Μια διαδρομή, ή μέρος μιας διαδρομής, περιέχεται σε εναέριο χώρο της κυριαρχίας ενός Κράτους το οποίο, με αμοιβαία συμφωνία, έχει αναθέσει σε ένα άλλο Κράτος την ευθύνη καθιέρωσης και παροχής εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας.

Περίπτωση 3: Ένα τμήμα μιας διαδρομής, περιέχεται μέσα σε εναέριο χώρο πάνω από διεθνή ύδατα ή σε εναέριο χώρο ακαθόριστης κυριαρχίας, για τον οποίο ένα Κράτος έχει αποδεχθεί την ευθύνη καθιέρωσης και παροχής εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας.

Για τους σκοπούς αυτού του Παραρτήματος, το Κράτος που ορίζει την Αρχή που θα είναι υπεύθυνη για την καθιέρωση και παροχή εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας είναι:

στην Περίπτωση 1: Το Κράτος που έχει κυριαρχία πάνω από το αντίστοιχο τμήμα του εναέριου χώρου.

στην Περίπτωση 2: Το Κράτος στο οποίο έχει εξουσιοδοτηθεί η ευθύνη καθιέρωσης και παροχής εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας.

στην Περίπτωση 3: Το Κράτος που έχει αποδεχθεί την ευθύνη καθιέρωσης και παροχής εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας.

2.1.4 Όπου καθιερώνονται υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, θα δημοσιεύονται οι αναγκαίες πληροφορίες για να επιτρέψουν τη χρησιμοποίηση τέτοιων υπηρεσιών.

2.2 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΟΙ ΣΚΟΠΟΙ ΤΩΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΩΝ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Οι αντικειμενικοί σκοποί των εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας είναι:

α) η πρόληψη συγκρούσεων μεταξύ αεροσκαφών

β) η πρόληψη συγκρούσεων μεταξύ αεροσκαφών στην περιοχή ελιγμών και εμποδίων στην περιοχή αυτή

γ) η επιτάχυνση και διατήρηση της κανονικής ροής της εναέριας κυκλοφορίας.

δ) η παροχή συμβουλών και πληροφοριών χρήσιμων για την ασφαλή και αποδοτική διεξαγωγή των πτήσεων

ε) η ειδοποίηση των αρμόδιων οργανισμών αναφορικά με αεροσκάφος για το οποίο απαιτείται έρευνα και διάσωση, και η παροχή βοήθειας σε αυτούς τους οργανισμούς, όπως απαιτείται.

2.3 ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΕΙΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Οι υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας θα πρέπει να περιλαμβάνουν τρεις υπηρεσίες προσδιοριζόμενες όπως κατωτέρω.

2.3.1 Την Υπηρεσία Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας για να υλοποιήσει τους σκοπούς α), β) και γ) της παραγρ. 2.2, η οποία διαιρείται σε τρία τμήματα ως ακολούθως:

α) Υπηρεσία Ελέγχου Περιοχής: Η παροχή εξυπηρέτησης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για ελεγχόμενες πτήσεις, εκτός από εκείνα τα τμήματα των πτήσεων που περιγράφονται στις υποπαραγράφους 2.3.1 β) και γ) παρακάτω, με σκοπό την εκπλήρωση των σκοπών α) και γ) της 2.2.

β) Υπηρεσία Ελέγχου Προσέγγισης: Η παροχή εξυπηρέτησης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για εκείνα τα τμήματα των ελεγχομένων πτήσεων που σχετίζονται με άφιξη ή αναχώρηση, με σκοπό την εκπλήρωση των σκοπών α) και γ) της 2.2.

γ) Υπηρεσία Ελέγχου Αεροδρομίου: Η παροχή εξυπηρέτησης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για την κυκλοφορία αεροδρομίου, εκτός από τα τμήματα των πτήσεων που περιγράφονται στην 2.3.1. β) παραπάνω, με σκοπό την εκπλήρωση των σκοπών α), β) και γ) της 2.2.

2.3.2 Την Υπηρεσία Πληροφοριών Πτήσης, για εκπλήρωση του σκοπού δ) της 2.2.

2.3.3 Την Υπηρεσία Συνέγερσης, για εκπλήρωση του σκοπού ε) της παραγρ. 2.2.

2.4 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ
ΓΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

2.4.1 Η ανάγκη για την παροχή εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας θα προσδιορίζεται λαμβάνοντας υπόψη τα ακόλουθα:

α) τους τύπους της εμπλεκόμενης εναέριας κυκλοφορίας

β) την πυκνότητα της εναέριας κυκλοφορίας

γ) τις μετεωρολογικές συνθήκες

δ) οποιουσδήποτε άλλους σχετικούς παράγοντες

Σημείωση.- Λόγω των πολλών εμπλεκομένων στοιχείων, δεν έγινε δυνατό να αναπτυχθούν ειδικά δεδομένα προσδιορισμού της ανάγκης για υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας σε μια δεδομένη περιοχή ή σε μια δεδομένη τοποθεσία.

Για παράδειγμα:

α) η ανάμειξη διαφορετικών τύπων εναέριας κυκλοφορίας με αεροσκάφη διαφορετικών ταχυτήτων (συμβατικά αεριωθούμενα, κλπ.) θα μπορούσε να καθιστά αναγκαία την παροχή εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, ενώ σχετικά μεγαλύτερη πυκνότητα κυκλοφορίας, όπου όμως εμπλέκεται μόνον ένας τύπος εναέριας κυκλοφορίας, να μη καθιστά αναγκαία την παροχή εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας

β) οι μετεωρολογικές συνθήκες θα μπορούσαν να έχουν σημαντική επίδραση σε περιοχές όπου υπάρχει σταθερή ροή εναέριας κυκλοφορίας (π.χ. προγραμματισμένη κυκλοφορία), ενώ παρόμοιες ή χειρότερες μετεωρολογικές συνθήκες θα μπορούσαν να είναι σχετικά ασήμαντες σε μια περιοχή όπου η εναέρια κυκλοφορία θα μπορούσε να διακοπεί με τέτοιες συνθήκες (π.χ. τοπικές VFR πτήσεις)

γ) μεγάλες εκτάσεις ύδατος και ορεινές, ακατοίκητες ή ερημικές περιοχές θα μπορούσαν να καθιστούν αναγκαία την παροχή εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, ακόμα κι αν η συχνότητα των επιχειρήσεων εκεί ήταν εξαιρετικά χαμηλή.

2.4.2. Η ύπαρξη συστημάτων αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (Airborne Collision Avoidance Systems - ACAS) σε ένα αεροσκάφος δεν θα πρέπει να θεωρηθεί παράγοντας καθορισμού της ανάγκης για υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας στην περιοχή αυτή.

2.5 ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΤΟΥ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΟΠΟΥ ΘΑ ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

2.5.1 Όταν έχει αποφασισθεί ότι θα παρέχεται εξυπηρέτηση εναέριας κυκλοφορίας σε συγκεκριμένα τμήματα του εναέριου χώρου ή σε συγκεκριμένα αεροδρόμια, τότε αυτά τα τμήματα του εναέριου χώρου ή αυτά τα αεροδρόμια θα πρέπει να προσδιορίζονται σε σχέση με τις εξυπηρετήσεις εναέριας κυκλοφορίας που θα παρέχονται.

2.5.2 Ο προσδιορισμός των συγκεκριμένων τμημάτων του εναέριου χώρου ή των συγκεκριμένων αεροδρομίων θα γίνεται ως ακολούθως:

2.5.2.1 Περιοχές Πληροφοριών Πτήσης (Flight Information Regions).

Τα τμήματα εκείνα του εναέριου χώρου, όπου έχει αποφασισθεί ότι θα παρέχεται εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης και εξυπηρέτηση συνέγερσης θα καθορίζονται σαν Περιοχές Πληροφοριών Πτήσης.

2.5.2.2 Περιοχές Ελέγχου και Ζώνες Ελέγχου (Control Areas and Control Zones).

2.5.2.2.1 Τα τμήματα του εναέριου χώρου όπου έχει αποφασισθεί ότι θα παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας στις IFR πτήσεις θα καθορίζονται σαν Περιοχές Ελέγχου ή Ζώνες Ελέγχου.

Σημείωση.- Η διάκριση μεταξύ περιοχών ελέγχου και ζωνών ελέγχου γίνεται στην 2.9.

2.5.2.2.1.1 Τα τμήματα του ελεγχόμενου εναέριου χώρου, μέσα στα οποία έχει αποφασισθεί ότι θα παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και στις VFR πτήσεις θα πρέπει να καθορίζονται σαν εναέριοι χώροι κατηγορίας B, C και D.

2.5.2.2.2 Οι περιοχές ελέγχου και οι ζώνες ελέγχου, που καθορίζονται μέσα σε μια Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης, θα πρέπει να αποτελούν μέρος αυτής της Περιοχής Πληροφοριών Πτήσης.

2.5.2.3 Ελεγχόμενα Αεροδρόμια

Τα αεροδρόμια εκείνα στα οποία έχει αποφασισθεί ότι θα παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας στην κυκλοφορία αεροδρομίου, θα πρέπει να καθορίζονται σαν ελεγχόμενα αεροδρόμια.

2.6 ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΧΩΡΩΝ

2.6.1 Ο εναέριος χώρος εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας θα ταξινομείται σε κατηγορίες και θα προσδιορίζεται σύμφωνα με τα ακόλουθα :

Κατηγορία Α (Class A). Επιτρέπονται μόνο πτήσεις IFR, σε όλες τις πτήσεις παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και διαχωρίζονται η μια από την άλλη.

Κατηγορία B (Class B). Επιτρέπονται πτήσεις IFR και VFR, σε όλες τις πτήσεις παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και διαχωρίζονται η μια από την άλλη.

Κατηγορία C (Class C). Επιτρέπονται πτήσεις IFR και VFR, σε όλες τις πτήσεις παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και οι πτήσεις IFR διαχωρίζονται από άλλες πτήσεις IFR και από τις πτήσεις VFR. Οι πτήσεις VFR διαχωρίζονται από τις πτήσεις IFR και λαμβάνουν πληροφορίες κυκλοφορίας σχετικά με άλλες πτήσεις VFR.

Κατηγορία D (Class D). Επιτρέπονται πτήσεις IFR και VFR, σε όλες τις πτήσεις παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, οι πτήσεις IFR διαχωρίζονται από άλλες πτήσεις IFR και λαμβάνουν πληροφορίες κυκλοφορίας σχετικά με πτήσεις VFR, οι πτήσεις VFR λαμβάνουν πληροφορίες κυκλοφορίας σχετικά με όλες τις άλλες πτήσεις.

Κατηγορία E (Class E). Επιτρέπονται πτήσεις IFR και VFR, στις πτήσεις IFR παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και αυτές διαχωρίζονται από άλλες πτήσεις IFR. Όλες οι πτήσεις λαμβάνουν πληροφορίες κυκλοφορίας όσο αυτό είναι πρακτικά δυνατό. Η Κατηγορία E δεν θα χρησιμοποιείται για ζώνες ελέγχου.

Κατηγορία F (Class F). Επιτρέπονται πτήσεις IFR και VFR, όλες οι συμμετέχουσες πτήσεις IFR λαμβάνουν συμβουλευτική εξυπηρέτηση εναέριας κυκλοφορίας και όλες οι πτήσεις λαμβάνουν εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης, εάν αυτό ζητηθεί.

Σημείωση.- Όπου εφαρμόζεται συμβουλευτική εξυπηρέτηση εναέριας κυκλοφορίας, αυτή θεωρείται κανονικά μόνο σαν προσωρινό μέτρο, μέχρι τη χρονική στιγμή που θα μπορεί να αντικατασταθεί από έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας. (Βλέπε επίσης PANS-ATM, Κεφάλαιο 9).

Κατηγορία G (Class G). Επιτρέπονται πτήσεις IFR και VFR και λαμβάνουν εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης, εάν αυτό ζητηθεί.

2.6.2 Τα Κράτη θα επιλέγουν εκείνες τις κατηγορίες εναέριου χώρου που είναι κατάλληλες για τις ανάγκες τους.

2.6.3 Οι απαιτήσεις για πτήσεις μέσα σε κάθε κατηγορία εναέριου χώρου θα είναι όπως φαίνονται στον πίνακα του Προσθέματος 4.

Σημείωση.- Όπου οι περιοχές εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας (ATS) συνορεύουν κατακόρυφα, π.χ. μια περιοχή πάνω από την άλλη, οι πτήσεις σε ένα κοινό επίπεδο θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις και θα πρέπει να παρέχονται οι εξυπηρετήσεις της λιγότερο περιοριστικής κατηγορίας εναέριου χώρου. Εφαρμόζοντας τα παραπάνω κριτήρια, ο εναέριος χώρος Κατηγορίας B θεωρείται λιγότερο περιοριστικός από τον εναέριο χώρο Κατηγορίας A, ο εναέριος χώρος Κατηγορίας C θεωρείται λιγότερο περιοριστικός από τον εναέριο χώρο Κατηγορίας B, κ.ο.κ.

2.7 ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΗ ΕΠΙΔΟΣΗ ΝΑΥΤΙΛΊΑς (RNP) ΓΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

2.7.1 Οι τύποι RNP θα προκαθορίζονται από τα Κράτη. Όταν είναι εφαρμόσιμο, οι τύποι RNP για προσδιορισμένες περιοχές, ίχνη ή διαδρομές ATS θα προκαθορίζονται στη βάση περιοχικών συμφωνιών αεροναυτιλίας.

2.7.2 Σύσταση.- Για τη φάση διαδρομής (en-route) της πτήσης, οι τύποι RNP 1, RNP 4, RNP 10, 12.6 και RNP 20 θα πρέπει να εφαρμοστούν όσο το δυνατό συντομότερα.

2.7.3 Ο προκαθορισμένος τύπος RNP θα είναι κατάλληλος για το επίπεδο των επικοινωνιών, της ναυτιλίας και των παρεχόμενων εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας στον εναέριο χώρο που αναφέρεται.

Σημείωση.- Οι τύποι RNP που εφαρμόζονται και οι σχετιζόμενες διαδικασίες δημοσιεύονται στο 'Manual on Required Navigation Performance (RNP)' (Doc 9613).

2.8 ΚΑΘΙΕΡΩΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΜΟΝΑΔΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΩΝ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Οι εξυπηρετήσεις εναέριας κυκλοφορίας θα παρέχονται από μονάδες που καθιερώνονται και προσδιορίζονται ως ακολούθως:

2.8.1 Τα κέντρα πληροφοριών πτήσης θα καθιερώνονται για να παρέχουν εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης και εξυπηρέτηση συνέγερσης μέσα σε περιοχές πληροφοριών πτήσης, εκτός εάν η ευθύνη παροχής τέτοιων εξυπηρετήσεων μέσα σε μια περιοχή πληροφοριών πτήσης έχει ανατεθεί σε μια μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας που διαθέτει επαρκή υποδομή για την εκπλήρωση τέτοιας ευθύνης.

Σημείωση.- Αυτό δεν αποκλείει τη μεταβίβαση της λειτουργίας της παροχής ορισμένων στοιχείων της εξυπηρέτησης πληροφοριών πτήσης σε άλλες μονάδες.

2.8.2 Οι μονάδες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας θα καθιερώνονται για την παροχή εξυπηρέτησης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, εξυπηρέτησης πληροφοριών πτήσης και εξυπηρέτησης συνέγερσης μέσα σε περιοχές ελέγχου, ζώνες ελέγχου και σε ελεγχόμενα αεροδρόμια.

Σημείωση.- Οι υπηρεσίες που πρέπει να παρέχονται από τις διάφορες μονάδες εναέριας κυκλοφορίας περιγράφονται στην 3.2.

2.9 ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΠΤΗΣΗΣ, ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΑΙ ΖΩΝΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ

2.9.1 Σύσταση.- Η απεικόνιση του εναέριου χώρου, εντός του οποίου θα παρέχονται εξυπηρετήσεις εναέριας κυκλοφορίας, θα πρέπει να σχετίζεται με τη φύση της δομής των διαδρομών και την ανάγκη για αποτελεσματική εξυπηρέτηση, παρά με τα εθνικά σύνορα.

Σημείωση 1.- Ενδείκνυται η σύναψη συμφωνιών που θα επιτρέπουν την σχεδιαγράφηση του εναέριου χώρου που βρίσκεται κατά μήκος των εθνικών συνόρων, όταν μια τέτοια ενέργεια θα διευκολύνει την παροχή εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας (βλ. παραγρ.2.1.1). Συμφωνίες οι οποίες επιτρέπουν την σχεδιαγράφηση των ορίων του εναέριου χώρου με ευθείες γραμμές, για παράδειγμα, θα είναι πιο κατάλληλες εκεί όπου χρησιμοποιούνται τεχνικές επεξεργασίας δεδομένων (data processing) από μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας.

Σημείωση 2.- Όπου η απεικόνιση του εναέριου χώρου γίνεται με βάση τα εθνικά σύνορα, είναι ανάγκη να συμφωνηθούν αμοιβαία τα σημεία μεταβίβασης, κατάλληλα τοποθετημένα.

2.9.2 Περιοχές Πληροφοριών Πτήσης

2.9.2.1 Οι περιοχές πληροφοριών πτήσης θα απεικονίζονται έτσι ώστε να καλύπτουν ολόκληρο το δίκτυο των εναέριων διαδρομών που θα εξυπηρετείται από τέτοιες περιοχές.

2.9.2.2 Μια περιοχή πληροφοριών πτήσης θα περικλείει όλο τον εναέριο χώρο μέσα στα πλευρικά της όρια, εκτός αν περιορίζεται από μια ανώτερη περιοχή πληροφοριών πτήσης.

2.9.2.3 Όπου μια περιοχή πληροφοριών πτήσης περιορίζεται από μια ανώτερη περιοχή πληροφοριών πτήσης, το κατώτερο όριο που έχει καθορισθεί για την ανώτερη περιοχή πληροφοριών πτήσης θα αποτελεί το ανώτερο κατακόρυφο όριο της περιοχής πληροφοριών πτήσης και θα συμπίπτει με ένα επίπεδο πλεύσης VFR του πίνακα του Appendix 3 του Annex 2.

Σημείωση.- Στις περιπτώσεις που καθιερώνεται μια ανώτερη περιοχή πληροφοριών πτήσης, οι διαδικασίες που εφαρμόζονται μέσα σ' αυτήν δεν είναι αναγκαίο να είναι ταυτόσημες με αυτές που εφαρμόζονται στην υποκείμενη περιοχή πληροφοριών πτήσης.

2.9.3 Περιοχές Ελέγχου

2.9.3.1 Περιοχές ελέγχου που περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, αεροδιάδρομους και τερματικές περιοχές ελέγχου θα πρέπει να απεικονίζονται έτσι ώστε να περικλείουν επαρκή εναέριο χώρο, ο οποίος θα περιέχει τις διαδρομές πτήσης (flight paths) -ή τμήματα των διαδρομών- των IFR πτήσεων, για τις οποίες επιθυμείται η παροχή των εφαρμόσιμων τμημάτων της εξυπηρέτησης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, λαμβάνοντας υπόψη τις δυνατότητες των ναυτιλιακών βοηθημάτων που χρησιμοποιούνται κανονικά σ' αυτή την περιοχή.

Σημείωση.- Σε μια περιοχή ελέγχου, εκτός από αυτή που σχηματίζεται από ένα σύστημα αεροδιαδρόμων, μπορεί να καθιερωθεί ένα σύστημα διαδρομών για τη διευκόλυνση της παροχής ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

2.9.3.2 Θα καθιερώνεται ένα κατώτερο όριο μιας περιοχής ελέγχου σε σχετικό ύψος πάνω από το έδαφος ή τα ύδατα όχι λιγότερο από 200 m (700 ft).

Σημείωση.- Αυτό δεν συνεπάγεται ότι το κατώτερο όριο πρέπει να καθιερώνεται ομοιόμορφα σε μια δεδομένη περιοχή ελέγχου (βλ. Figure A-5, του 'Air Traffic Services Planning Manual' (Doc 9426), Part I, Section 2, Chapter 3).

2.9.3.2.1 Σύσταση.- Το κατώτερο όριο μιας περιοχής ελέγχου θα πρέπει, όταν αυτό είναι πρακτικά δυνατό και επιθυμητό προκειμένου να επιτρέψει ελευθερία δράσης στις VFR πτήσεις κάτω από την περιοχή ελέγχου, να καθιερώνεται σε ένα μεγαλύτερο ύψος από το ελάχιστο που καθορίζεται στην 2.9.3.2.

2.9.3.2.2 Σύσταση.- Όταν το κατώτερο όριο μιας περιοχής ελέγχου είναι πάνω από 900m (3000 ft) ΜΣΘ (MSL), αυτό θα πρέπει να συμπίπτει με ένα επίπεδο πλεύσης VFR του πίνακα του Appendix 3 του Annex 2.

Σημείωση.- Αυτό συνεπάγεται ότι το επιλεγμένο επίπεδο πλεύσης VFR θα είναι τέτοιο, ώστε οι αναμενόμενες τοπικές μεταβολές της ατμοσφαιρικής πίεσης δεν θα έχουν σαν αποτέλεσμα τη μείωση αυτού του ορίου σε ύψος χαμηλότερο από 200 m (700 ft) πάνω από το έδαφος ή τα ύδατα.

2.9.3.3 Θα καθιερώνεται ένα ανώτερο όριο μιας περιοχής ελέγχου όταν είτε:

α) δεν θα παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας πάνω από αυτό το ανώτερο όριο, ή

β) η περιοχή ελέγχου βρίσκεται κάτω από μια ανώτερη περιοχή ελέγχου, οπότε στην περίπτωση αυτή το ανώτερο όριο θα συμπίπτει με το κατώτερο όριο της ανώτερης περιοχής ελέγχου.

Όταν καθιερωθεί, αυτό το ανώτερο όριο πρέπει να συμπίπτει με ένα επίπεδο πλεύσης VFR των πινάκων του Appendix 3 του Annex 2.

2.9.4 Περιοχές πληροφοριών πτήσης ή περιοχές ελέγχου στον ανώτερο εναέριο χώρο

Σύσταση.- Όταν είναι επιθυμητός ο περιορισμός του αριθμού των περιοχών πληροφοριών πτήσης ή των περιοχών ελέγχου, μέσω των οποίων θα πρέπει ούτως ή άλλως να επιχειρήσουν αεροσκάφη που πετούν σε μεγάλα ύψη, μια περιοχή πληροφοριών πτήσης ή περιοχή ελέγχου θα πρέπει να σχεδιαγράφεται, όπως απαιτείται, έτσι ώστε να περικλείει τον ανώτερο εναέριο χώρο εντός των πλευρικών ορίων ενός αριθμού χαμηλότερων περιοχών πληροφοριών πτήσης ή περιοχών ελέγχου.

2.9.5 Ζώνες ελέγχου

2.9.5.1 Τα πλευρικά όρια των ζωνών ελέγχου θα περιλαμβάνουν τουλάχιστον εκείνα τα τμήματα του εναέριου χώρου, τα οποία δεν είναι μέσα στις περιοχές ελέγχου, περιλαμβάνοντας τις διαδρομές των πτήσεων IFR που αφικνούνται και αναχωρούν από αεροδρόμια που χρησιμοποιούνται με μετεωρολογικές συνθήκες με όργανα.

Σημείωση.- Αεροσκάφη που κάνουν κράτηση (holding) στη γειτνίαση των αεροδρομίων θεωρούνται ως αφικνούμενα αεροσκάφη.

2.9.5.2 Τα πλευρικά όρια μιας ζώνης ελέγχου θα εκτείνονται στα 9,3 Km (5 NM) τουλάχιστον από το κέντρο του σχετιζόμενου αεροδρομίου -ή αεροδρομίων- στις κατευθύνσεις από τις οποίες μπορούν να γίνονται προσεγγίσεις.

Σημείωση.- Μια ζώνη ελέγχου μπορεί να περικλείει δύο ή περισσότερα αεροδρόμια που βρίσκονται πολύ κοντά.

2.9.5.3 Αν μια ζώνη ελέγχου βρίσκεται μέσα στα πλευρικά όρια μιας περιοχής ελέγχου, αυτή θα εκτείνεται προς τα πάνω από την επιφάνεια της γης μέχρι τουλάχιστον το κατώτερο όριο της περιοχής ελέγχου.

Σημείωση: Όταν είναι επιθυμητό, μπορεί να καθιερωθεί ένα ανώτερο όριο υψηλότερο από το κατώτερο όριο της υπερκείμενης περιοχής ελέγχου.

2.9.5.4 Σύσταση.- Αν μια ζώνη ελέγχου βρίσκεται έξω από τα πλευρικά όρια μιας περιοχής ελέγχου, θα πρέπει να καθορίζεται ένα ανώτερο όριο.

2.9.5.5 Σύσταση: Αν είναι επιθυμητή η καθιέρωση του ανώτερου ορίου μιας ζώνης ελέγχου σε επίπεδο υψηλότερο από το κατώτερο όριο της περιοχής ελέγχου που έχει καθιερωθεί πάνω από αυτή, ή αν η ζώνη ελέγχου βρίσκεται έξω από τα πλευρικά όρια μιας περιοχής ελέγχου, το ανώτερο όριό της θα πρέπει να καθορίζεται σε επίπεδο το οποίο θα μπορεί εύκολα να προσδιορισθεί από τους χειριστές. Όταν αυτό το όριο είναι πάνω από 900m (3000 ft) ΜΣΘ (MSL), αυτό θα πρέπει να συμπίπτει με ένα επίπεδο πλεύσης VFR των πινάκων του Appendix 3 του Annex 2.

Σημείωση.- Αυτό συνεπάγεται ότι το επιλεγμένο επίπεδο πλεύσης VFR, εάν χρησιμοποιείται, θα είναι τέτοιο που οι αναμενόμενες τοπικές μεταβολές της ατμοσφαιρικής πίεσης δεν θα έχουν σαν αποτέλεσμα τη μείωση αυτού του ορίου σε ύψος χαμηλότερο των 200 m (700 ft) πάνω από το έδαφος ή το νερό.

2.10 ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΜΟΝΑΔΩΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
ΚΑΙ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΧΩΡΩΝ

2.10.1 Σύσταση.- Ένα κέντρο ελέγχου περιοχής ή κέντρο πληροφοριών πτήσης θα πρέπει να αναγνωρίζεται από το όνομα μιας κοντινής κωμόπολης ή πόλης ή ένα γεωγραφικό χαρακτηριστικό.

2.10.2 Σύσταση.- Ένας πύργος ελέγχου αεροδρομίου ή μια μονάδα ελέγχου προσέγγισης θα πρέπει να αναγνωρίζεται από το όνομα του αεροδρομίου στο οποίο βρίσκεται.

2.10.3 Σύσταση.- Μια ζώνη ελέγχου, περιοχή ελέγχου ή περιοχή πληροφοριών πτήσης θα πρέπει να αναγνωρίζεται από το όνομα της μονάδας που έχει δικαιοδοσία πάνω από αυτόν τον εναέριο χώρο.

2.11 ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (ATS)

2.11.1 Όταν καθιερώνονται οι διαδρομές εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, θα πρέπει να παρέχεται ένας προστατευόμενος εναέριος χώρος κατά μήκος κάθε διαδρομής ATS, καθώς και μια ασφαλής απόσταση μεταξύ παρακείμενων διαδρομών ATS.

2.11.2 Σύσταση.- Όταν είναι εγγυημένο από την πυκνότητα, την πολυπλοκότητα ή τη φύση της κυκλοφορίας, θα πρέπει να καθιερώνονται ειδικές διαδρομές για χρήση από κυκλοφορία χαμηλών επιπέδων πτήσης, που περιλαμβάνει ελικόπτερα που επιχειρούν προς και από ελικοδρόμια σε καταστρώματα πλοίων (helidecks) στα διεθνή ύδατα. Όταν καθορίζεται η πλευρική απόσταση μεταξύ τέτοιων διαδρομών, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα διαθέσιμα μέσα ναυτιλίας, καθώς και ο εξοπλισμός ναυτιλίας που υπάρχει εγκατεστημένος στα ελικόπτερα.

2.11.3 Οι διαδρομές εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας θα προσδιορίζονται με ενδείκτες γραμμάτων (designators).

2.11.4 Σύσταση.- Τα ενδεικτικά γραμμάτων για τις διαδρομές ATS, εκτός από τις τυποποιημένες διαδρομές αναχώρησης και άφιξης, θα επιλέγονται σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στο Πρόσθεμα 1.

2.11.5 Σύσταση.- Οι τυποποιημένες διαδρομές αναχώρησης και άφιξης και οι συσχετιζόμενες διαδικασίες θα προσδιορίζονται σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στο Πρόσθεμα 3.

Σημείωση 1.- Υλικό καθοδήγησης σχετικό με την καθιέρωση διαδρομών ATS περιέχεται στο ‘Air Traffic Services Planning Manual’ (Doc 9426).

Σημείωση 2.- Υλικό καθοδήγησης σχετικό με την καθιέρωση διαδρομών ATS που ορίζονται με VOR, περιέχεται στο Προσάρτημα Α.

Σημείωση 3.- Η απόσταση μεταξύ παράλληλων ιχνών ή μεταξύ παράλληλων κεντρικών γραμμών διαδρομών ATS για τις οποίες απαιτείται τύπος RNP, θα εξαρτάται από τον κατάλληλο τύπο RNP που έχει προδιαγραφεί. Υλικό καθοδήγησης σχετικό με την καθιέρωση διαδρομών ATS για χρήση από αεροσκάφη που διαθέτουν εξοπλισμό RNAV και για την απόσταση μεταξύ διαδρομών βασισμένων σε τύπο RNP, περιέχεται στο Προσάρτημα Β.

2.12 ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΣΗΜΕΙΩΝ ΑΛΛΑΓΗΣ

2.12.1 Σύσταση.- Θα πρέπει να καθιερώνονται σημεία αλλαγής σε τμήματα διαδρομών ATS που ορίζονται με αναφορά σε υπερυψηλής συχνότητας πανκατευθυντικά ραδιοβοηθήματα (VORs) όπου αυτό θα βοηθήσει την ναυτιλία ακριβείας κατά μήκος των τμημάτων της διαδρομής. Η καθιέρωση σημείων αλλαγής θα πρέπει να περιορίζεται σε τμήματα διαδρομών 110 Km (60 NM) ή περισσότερο, εκτός από εκεί όπου η πολυπλοκότητα των διαδρομών ATS, η πυκνότητα των βοηθημάτων ναυτιλίας ή άλλοι τεχνικοί και επιχειρησιακοί λόγοι δικαιολογούν την καθιέρωση σημείων αλλαγής σε μικρότερα τμήματα διαδρομών.

2.12.2 Σύσταση.- Το σημείο αλλαγής σε τμήμα διαδρομής θα πρέπει να είναι το ενδιάμεσο σημείο μεταξύ των βοηθημάτων στην περίπτωση τμήματος ευθείας διαδρομής ή η τομή των ακτίνων (radials) στην περίπτωση τμήματος διαδρόμου το οποίο αλλάζει κατεύθυνση μεταξύ των βοηθημάτων, εκτός αν καθορίζεται διαφορετικά σε σχέση με την απόδοση των ναυτιλιακών βοηθημάτων ή με κριτήρια προστασίας συχνοτήτων.

Σημείωση.- Υλικό καθοδήγησης σχετικό με την καθιέρωση σημείων αλλαγής, περιέχεται στο Προσάρτημα Α.

2.13 ΚΑΘΙΕΡΩΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΣΗΜΑΝΤΙΚΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ

2.13.1 Τα σημαντικά σημεία θα καθιερώνονται με σκοπό τον προσδιορισμό μιας διαδρομής ATS και/ή σε σχέση με τις απαιτήσεις των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας για πληροφορίες σχετικές με την πρόοδο ενός αεροσκάφους σε πτήση.

2.13.2 Τα σημαντικά σημεία θα προσδιορίζονται με ενδεικτικά γραμμάτων.

2.13.3 Σύσταση.- Τα σημαντικά σημεία θα καθιερώνονται και θα προσδιορίζονται σύμφωνα με τις αρχές που προκαθορίζονται στο Πρόσθεμα 2.

2.14 ΚΑΘΙΕΡΩΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΓΙΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΠΟΥ ΤΡΟΧΟΔΡΟΜΟΥΝ

2.14.1 Σύσταση.- Όπου είναι αναγκαίο, θα πρέπει να καθιερώνονται τυποποιημένες διαδρομές για αεροσκάφη που τροχοδρομούν σε ένα αεροδρόμιο μεταξύ διαδρόμων, χώρων στάθμευσης (aprons) και περιοχών συντήρησης. Τέτοιες διαδρομές θα πρέπει να είναι ευθείες, απλές και, όπου είναι πρακτικά δυνατό, σχεδιασμένες να αποφεύγουν εμπλοκές της κυκλοφορίας.

2.14.2 Σύσταση.- Οι τυποποιημένες διαδρομές για αεροσκάφη πού τροχοδρομούν θα πρέπει να αναγνωρίζονται με ενδεικτικά εντελώς διαφορετικά από εκείνα των διαδρόμων και των διαδρομών ATS.

2.15 ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΟΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

2.15.1 Οι μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, στην εκτέλεση των καθηκόντων τους, θα λαμβάνουν υπόψη τις απαιτήσεις των εκμεταλλευομένων που απορρέουν από τις υποχρεώσεις τους, όπως αυτές καθορίζονται στο Annex 6, και, εφόσον αυτό απαιτηθεί από τους εκμεταλλευόμενους, θα πρέπει να διαθέτουν σ’ αυτούς ή στους ορισμένους αντιπροσώπους τους τις πληροφορίες που είναι δυνατό να διατεθούν, για να δοθεί σ’ αυτούς ή στους ορισμένους αντιπροσώπους τους η δυνατότητα εκτέλεσης των καθηκόντων τους.

2.15.2 Όταν ζητηθεί από ένα εκμεταλλευόμενο, τα σήματα (περιλαμβανομένων και των αναφορών θέσης) που λαμβάνονται από τις μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας και σχετίζονται με τη λειτουργία του αεροσκάφους στο οποίο παρέχεται εξυπηρέτηση επιχειρησιακού ελέγχου από αυτόν τον εκμεταλλευόμενο, θα πρέπει, όσο αυτό είναι πρακτικά δυνατό, να διατίθενται αμέσως στον εκμεταλλευόμενο ή σε έναν ορισμένο αντιπρόσωπο, σύμφωνα με τοπικές συμφωνημένες διαδικασίες.

2.16 ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ ΜΕΤΑΞΥ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

2.16.1 Οι αρχές εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας θα καθιερώνουν και θα διατηρούν στενή συνεργασία με τις στρατιωτικές αρχές που είναι υπεύθυνες για δραστηριότητες που μπορεί να επηρεάζουν τις πτήσεις των πολιτικών αεροσκαφών.

2.16.2 Ο συντονισμός των ενδεχόμενα επικίνδυνων δραστηριοτήτων για τα πολιτικά αεροσκάφη θα πρέπει να γίνεται σύμφωνα με την 2.17.

2.16.3 Θα πρέπει να γίνονται ρυθμίσεις που να επιτρέπουν την άμεση ανταλλαγή πληροφοριών σχετικών με την ασφαλή και ταχεία διεξαγωγή των πτήσεων των πολιτικών αεροσκαφών, μεταξύ των μονάδων εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας και των αντίστοιχων στρατιωτικών μονάδων.

2.16.3.1 Οι μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, είτε συνέχεια, είτε μετά από αίτηση, θα παρέχουν στις αρμόδιες στρατιωτικές μονάδες τα σχετικά σχέδια πτήσης και άλλα στοιχεία αναφορικά με τις πτήσεις πολιτικών αεροσκαφών, σύμφωνα με τοπικές συμφωνημένες διαδικασίες. Με σκοπό να εξαλειφθεί ή να μειωθεί η ανάγκη για αναχαιτίσεις, οι αρχές εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας θα καθορίζουν οποιεσδήποτε περιοχές ή διαδρομές, όπου οι απαιτήσεις του Annex 2, που αφορούν σχέδια πτήσης, αμφίδρομες επικοινωνίες και αναφορές θέσης, εφαρμόζονται σε όλες τις πτήσεις για να εξασφαλίσουν ότι όλα τα σχετικά δεδομένα είναι διαθέσιμα στις κατάλληλες μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, ειδικά για το σκοπό να διευκολύνουν την αναγνώριση των πολιτικών αεροσκαφών.

2.16.3.2 Θα πρέπει να καθιερώνονται ειδικές διαδικασίες με σκοπό να εξασφαλίζεται ότι:

α) οι μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας ενημερώνονται εάν μια στρατιωτική μονάδα παρατηρεί ότι ένα αεροσκάφος που είναι - ή θα μπορούσε να είναι - ένα πολιτικό αεροσκάφος, προσεγγίζει ή έχει εισέλθει σ' οποιαδήποτε περιοχή, στην οποία θα μπορούσε να είναι αναγκαία η αναχαίτιση.

β) γίνονται όλες οι δυνατές προσπάθειες για να διαπιστωθεί η ταυτότητα του αεροσκάφους και να του παρασχεθεί η αναγκαία ναυτιλιακή βοήθεια για να αποφύγει την ανάγκη για αναχαίτιση.

2.17 ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΓΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ

2.17.1 Οι ρυθμίσεις για δραστηριότητες ενδεχόμενα επικίνδυνες για πολιτικά αεροσκάφη, είτε πάνω από την επικράτεια ενός Κράτους, είτε πάνω από διεθνή ύδατα, θα συντονίζονται με τις αρμόδιες αρχές εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας. Ο συντονισμός θα πρέπει να γίνεται αρκετά νωρίς ώστε να επιτρέπει την έγκαιρη δημοσιοποίηση των πληροφοριών των σχετικών με τις δραστηριότητες αυτές, σύμφωνα με τις υποδείξεις του Annex 15.

2.17.1.1 Σύσταση.- Εάν η αρμόδια αρχή εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας δεν είναι αυτή του Κράτους όπου εδρεύει ο οργανισμός σχεδίασης των δραστηριοτήτων, θα πρέπει να γίνει ένας αρχικός συντονισμός μέσω της αρχής εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας που είναι υπεύθυνη για τον εναέριο χώρο πάνω από το Κράτος όπου εδρεύει ο οργανισμός.

2.17.2 Ο αντικειμενικός σκοπός του συντονισμού θα είναι να επιτύχει τις καλύτερες ρυθμίσεις, οι οποίες θα απαλείψουν τους κινδύνους για τα πολιτικά αεροσκάφη και θα ελαχιστοποιήσουν την παρεμβολή στις κανονικές επιχειρήσεις τέτοιων αεροσκαφών.

2.17.2.1 Σύσταση.- Καθορίζοντας αυτές τις ρυθμίσεις, θα πρέπει να εφαρμόζονται τα εξής:

α) οι τοποθεσίες ή περιοχές, οι χρόνοι και οι διάρκειες για τις δραστηριότητες θα πρέπει να επιλέγονται ώστε να αποφεύγεται το κλείσιμο ή η επανευθυγράμμιση καθιερωμένων διαδρομών ATS, η δέσμευση των πλέον οικονομικών επιπέδων πτήσης, ή οι καθυστερήσεις προγραμματισμένων επιχειρήσεων αεροσκαφών, εκτός αν δεν υπάρχουν άλλες εναλλακτικές λύσεις.

β) το μέγεθος του εναέριου χώρου που καθορίστηκε για την εκτέλεση των δραστηριοτήτων θα πρέπει να διατηρείται το ελάχιστο δυνατό.

γ) θα πρέπει να παρέχεται κατευθείαν επικοινωνία μεταξύ της αρμόδιας αρχής ATS ή της μονάδας εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας και του οργανισμού ή της μονάδας που διεξάγει τις δραστηριότητες, για χρήση στην περίπτωση που καταστάσεις επείγουσας ανάγκης πολιτικού αεροσκάφους ή άλλες απρόβλεπτες περιστάσεις απαιτούν τη διακοπή των δραστηριοτήτων.

2.17.3 Οι αρμόδιες αρχές ATS θα ευθύνονται για την έναρξη δημοσιοποίησης των πληροφοριών αναφορικά με τις δραστηριότητες.

2.17.4 Σύσταση.- Εάν δραστηριότητες ενδεχόμενα επικίνδυνες για τα πολιτικά αεροσκάφη λαμβάνουν χώρα σε κανονική ή συνεχή βάση, θα πρέπει να καθιερώνονται ειδικές επιτροπές, όπως απαιτείται, για να εξασφαλίζουν ότι οι απαιτήσεις όλων των ενδιαφερομένων μερών συντονίζονται επαρκώς.

2.17.5 Σύσταση.- Για να αυξηθεί η δυναμικότητα (capacity) του εναέριου χώρου και για να βελτιωθεί η αποδοτικότητα και η ευελιξία των αεροπορικών επιχειρήσεων, τα Κράτη θα πρέπει να καθιερώσουν διαδικασίες που να παρέχουν ευέλικτη χρήση του εναέριου χώρου (flexible use of airspace - FUA) που είναι δεσμευμένος για στρατιωτικές ή άλλες ειδικές δραστηριότητες. Οι διαδικασίες αυτές θα πρέπει να επιτρέπουν σε όλους τους χρήστες του εναέριου χώρου να έχουν ασφαλή πρόσβαση σε τέτοιο δεσμευμένο εναέριο χώρο.

2.18 ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

2.18.1 Ο καθορισμός και η αναφορά των αεροναυτικών δεδομένων που σχετίζονται με εξυπηρετήσεις εναέριας κυκλοφορίας θα είναι σύμφωνες με τις απαιτήσεις ακρίβειας και ακεραιότητας που τέθηκαν προηγούμενα στους Πίνακες 1 έως 5 που περιέχονται στο Πρόσθεμα 5, ενώ λαμβάνονται υπόψη οι καθορισμένες διαδικασίες συστημάτων ποιότητας. Οι απαιτήσεις ακρίβειας για τα αεροναυτικά δεδομένα στηρίζονται σε ένα επίπεδο εμπιστοσύνης 95%, και αναφορικά με αυτό θα καθορίζονται τρεις τύποι δεδομένων θέσης: χωρομετρημένα (surveyed) σημεία (π.χ. θέσεις ναυτιλιακών βοηθημάτων), υπολογισμένα (calculated) σημεία (μαθηματικοί υπολογισμοί από τα γνωστά χωρομετρημένα σημεία σε σημεία στον χώρο, σταθερά) και δηλωμένα σημεία (οριακά σημεία περιοχής πληροφοριών πτήσης).

Σημείωση.- Προδιαγραφές που κατευθύνουν τα συστήματα ποιότητας στο Annex 15, Chapter 3.

2.18.2 Τα Συμβαλλόμενα Κράτη θα εξασφαλίζουν ότι θα διατηρείται η ακεραιότητα των αεροναυτικών δεδομένων κατά τη διάρκεια ολόκληρης της διαδικασίας επεξεργασίας των δεδομένων, από την χωρομέτρηση/αρχή μέχρι τον επόμενο προτιθέμενο χρήστη. Οι απαιτήσεις για ακεραιότητα των αεροναυτικών δεδομένων θα βασίζονται στον ενδεχόμενο κίνδυνο που προκύπτει από την καταστροφή των δεδομένων και στην χρήση για την οποία προορίζεται κάθε κομμάτι δεδομένων. Συνεπώς, θα εφαρμόζεται το ακόλουθο επίπεδο ταξινόμησης και ακεραιότητας δεδομένων:

α) κρίσιμα δεδομένα, επίπεδο ακεραιότητας 1Χ10-8 : υπάρχει μεγάλη πιθανότητα, όταν χρησιμοποιούντα κα-

τεστραμμένα κρίσιμα δεδομένα, η συνεχιζόμενη ασφαλής πτήση και προσγείωση ενός αεροσκάφους να βρίσκεται σε σοβαρό κίνδυνο με δυνατότητα ακόμα και καταστροφής

β) ουσιώδη δεδομένα, επίπεδο ακεραιότητας 1Χ10-5 : υπάρχει μικρή πιθανότητα, όταν χρησιμοποιούνται κατεστραμμένα ουσιώδη δεδομένα, η συνεχιζόμενη ασφαλής πτήση και προσγείωση ενός αεροσκάφους να βρίσκεται σε σοβαρό κίνδυνο με δυνατότητα ακόμα και καταστροφής, και

γ) συνηθισμένα δεδομένα, επίπεδο ακεραιότητας 1Χ10-3 : υπάρχει πολύ μικρή πιθανότητα, όταν χρησιμοποιούνται κατεστραμμένα συνηθισμένα δεδομένα, η συνεχιζόμενη ασφαλής πτήση και προσγείωση ενός αεροσκάφους να βρίσκεται σε σοβαρό κίνδυνο με δυνατότητα ακόμα και καταστροφής.

2.18.3 Η προστασία των ηλεκτρονικών αεροναυτικών δεδομένων, κατά τη διάρκεια της αποθήκευσής τους ή της μετάδοσής τους, θα πρέπει να παρακολουθείται συνολικά με τον έλεγχο κυκλικής περιττής επανάληψης (Cyclic Redundancy Check - CRC). Για να επιτευχθεί η προστασία του επιπέδου ακεραιότητας των κρίσιμων και των ουσιωδών δεδομένων, όπως ταξινομείται στην 2.18.2, θα πρέπει να εφαρμόζεται αντίστοιχα ένας αλγόριθμος CRC των 32 ή των 24 bits.

2.18.4 Σύσταση.- Για να επιτευχθεί η προστασία του επιπέδου ακεραιότητας των συνηθισμένων δεδομένων, όπως ταξινομείται στην 2.18.2, θα πρέπει να εφαρμόζεται ένας αλγόριθμος CRC των 16 bits.

Σημείωση.- Υλικό καθοδήγησης για τις ποιοτικές απαιτήσεις των αεροναυτικών δεδομένων (ακρίβεια, αναλυτικότητα, ακεραιότητα, προστασία και ανιχνευσιμότητα) περιέχεται στο Εγχειρίδιο για το Παγκόσμιο Γεωδαιτικό Σύστημα - 1984 ‘World Geodetic System-1984 (WGS-84) Manual’ (Doc 9674). Υλικό υποστήριξης σχετικό με τις διατάξεις του Προσθέματος 5, σχετικά με την ακρίβεια και την ακεραιότητα των αεροναυτικών δεδομένων περιέχεται στοRTCA Document DO-201A και στο European Organization for Civil Aviation Equipment (EUROCAE) Document ED-77 ‘Industry Requirements for Aeronautical Information’.

2.18.5 Οι γεωγραφικές συντεταγμένες που δείχνουν γεωγραφικό πλάτος και μήκος θα καθορίζονται και θα αναφέρονται στην αρχή εξυπηρέτησης αεροναυτικών πληροφοριών με όρους των γεωδαιτικών δεδομένων αναφοράς του Παγκόσμιου Γεωδαιτικού Συστήματος - 1984 (WGS-84), αναγνωρίζοντας εκείνες τις γεωγραφικές συντεταγμένες που έχουν μετατραπεί σε συντεταγμένες του WGS-84 με μαθηματικούς τρόπους και των οποίων η ακρίβεια από το αρχικό πεδίο εργασίας τους δεν πληροί τις απαιτήσεις του Πίνακα 1 του Προσθέματος 5.

2.18.6 Η τάξη ακριβείας του πεδίου εργασίας και των προσδιορισμών και υπολογισμών που απορρέει από εκεί θα είναι τέτοια, που τα επιχειρησιακά αεροναυτικά δεδομένα που προκύπτουν για τις φάσεις της πτήσης θα είναι μεταξύ των μέγιστων αποκλίσεων, σε σχέση με ένα κατάλληλο πλαίσιο αναφοράς, όπως φαίνεται στους πίνακες που περιέχονται στο Πρόσθεμα 5.

Σημείωση 1.- Ένα κατάλληλο πλαίσιο αναφοράς είναι αυτό που επιτρέπει την πραγματοποίηση του WGS-84 σε μια δεδομένη θέση, και σε σχέση με την οποία σχετίζονται όλα τα δεδομένα των συντεταγμένων.

Σημείωση 2.- Οι προδιαγραφές που κατευθύνουν τη δημοσίευση αεροναυτικών δεδομένων δίνονται στο Annex 4, Chapter 2, και στο Annex 15, Chapter 3.

Σημείωση 3.- Για αυτά τα σταθερά και τα σημεία που χρησιμεύουν για διπλό σκοπό (π.χ. σημεία κράτησης και σημεία αποτυχημένης προσέγγισης), εφαρμόζεται η υψηλότερη ακρίβεια.

2.19 ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΡΧΩΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

2.19.1 Για να εξασφαλισθεί ότι τα αεροσκάφη λαμβάνουν τις πλέον πρόσφατες και ενημερωμένες μετεωρολογικές πληροφορίες για τις επιχειρήσεις των αεροσκαφών, θα γίνονται ρυθμίσεις, όπου είναι απαραίτητο, μεταξύ των μετεωρολογικών αρχών και των αρχών εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας για το προσωπικό εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας:

α) να αναφέρουν, επιπρόσθετα από τη χρήση ενδεικτικών οργάνων, εάν παρατηρήθηκε από το προσωπικό εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας ή από την επικοινωνία με το αεροσκάφος, οποιοδήποτε άλλο μετεωρολογικό στοιχείο που θα είχε συμφωνηθεί.

β) να αναφέρουν το ταχύτερο δυνατό στο αντίστοιχο μετεωρολογικό γραφείο, εάν παρατηρήθηκαν από το προσωπικό εναέριας κυκλοφορίας ή από την επικοινωνία με το αεροσκάφος, οποιαδήποτε μετεωρολογικά φαινόμενα επιχειρησιακής σημασίας, τα οποία δεν έχουν περιληφθεί στην μετεωρολογική αναφορά του αεροδρομίου.

γ) να αναφέρουν το ταχύτερο δυνατό στο αντίστοιχο μετεωρολογικό γραφείο τις συναφείς πληροφορίες σχετικά με ‘προ-εκρηκτική’ ηφαιστειακή δραστηριότητα, ηφαιστειακές εκρήξεις και πληροφορίες σχετικά με νέφος ηφαιστειακής τέφρας. Επιπλέον, τα κέντρα ελέγχου περιοχής, καθώς και τα κέντρα πληροφοριών πτήσης, θα αναφέρουν την πληροφορία αυτή στο αντίστοιχο μετεωρολογικό γραφείο παρατήρησης, καθώς και στα συμβουλευτικά κέντρα ηφαιστειακής τέφρας (VAACs).

Σημείωση 1.- Τα VAACs καθορίζονται από περιοχικές συμφωνίες αεροναυτιλίας, σε συμφωνία με το Annex 3, 3.6.1.

Σημείωση 2.- Βλ. παράγραφο 4.2.3 σχετικά με εκπομπή ειδικών αναφορών από αέρα.

2.19.2 Θα πρέπει να διατηρείται στενή συνεργασία μεταξύ κέντρων ελέγχου περιοχής, κέντρων πληροφοριών πτήσης και αντίστοιχων μετεωρολογικών γραφείων παρατήρησης για να διασφαλίζεται το ότι αυτή η πληροφορία για την ηφαιστειακή τέφρα που περιλαμβάνεται στα μηνύματα NOTAM και SIGMET είναι συνεπής.

2.20 ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΑΡΧΩΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΡΧΩΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

2.20.1 Για να εξασφαλισθεί ότι οι μονάδες εξυπηρέτησης αεροναυτικών πληροφοριών λαμβάνουν πληροφορίες που θα τους δώσουν τη δυνατότητα να παρέχουν πρόσφατες πληροφορίες προ-πτήσης (pre-flight) και να καλύψουν την ανάγκη για πληροφορίες εν-πτήσει (in-flight), θα πρέπει να γίνονται ρυθμίσεις μεταξύ των αρχών εξυπηρέτησης αεροναυτικών πληροφοριών και των αρχών εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας που είναι υπεύθυνες για την εξυπηρέτηση εναέριας κυκλοφορίας, ώστε αυτές να αναφέρουν στην υπεύθυνη μονάδα εξυπηρέτησης αεροναυτικών πληροφοριών, με την ελάχιστη καθυστέρηση:

α) τις πληροφορίες για την κατάσταση του αεροδρομίου

β) την επιχειρησιακή κατάσταση των σχετικών ευκολιών, των εξυπηρετήσεων και των ναυτιλιακών βοηθημάτων μέσα στην περιοχή ευθύνης της

γ) την ύπαρξη ηφαιστειακής δραστηριότητας που παρατηρήθηκε από το προσωπικό εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας ή που αναφέρθηκε από αεροσκάφος, και

δ) οποιαδήποτε άλλη πληροφορία που θεωρείται επιχειρησιακής σημασίας.

2.20.2 Πριν εφαρμοστούν αλλαγές στο σύστημα της αεροναυτιλίας, θα πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη από τις υπηρεσίες που είναι υπεύθυνες για τις αλλαγές αυτές, για τον χρόνο που απαιτείται από την υπηρεσία αεροναυτικών πληροφοριών για την προετοιμασία, παραγωγή και έκδοση του αντίστοιχου υλικού που έχουν για δημοσιοποίηση. Για να εξασφαλιστεί η έγκαιρη παροχή των πληροφοριών στην υπηρεσία αεροναυτικών πληροφοριών, απαιτείται ως εκ τούτου στενή συνεργασία και συντονισμός.

2.20.3 Οι αλλαγές σε αεροναυτικές πληροφορίες που επηρεάζουν χάρτες και/ή συστήματα ναυτιλίας που βασίζονται σε υπολογιστές και οποίες πρόκειται να γίνουν γνωστές με το σύστημα Ελέγχου και Κανονισμών των Αεροναυτικών Πληροφοριών (Aeronautical Information Regulation and Control - AIRAC), όπως καθορίζεται στο Annex 15, Chapter 6 και Appendix 4, είναι ιδιαίτερης σπουδαιότητας. Οι προκαθορισμένες, διεθνώς συμφωνημένες ημερομηνίες ενεργοποίησης AIRAC, με την προσθήκη 14 επιπλέον ημερών σαν χρόνο αποστολής, θα πρέπει να παρακολουθούνται από τις υπεύθυνες υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας όταν αυτές υποβάλλουν τις πρωτογενείς (raw) αεροναυτικές πληροφορίες ή δεδομένα (data) στις υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών.

2.20.4 Οι υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας που είναι υπεύθυνες για την παροχή πρωτογενών (raw) αεροναυτικών πληροφοριών ή δεδομένων (data) στις υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών θα πρέπει να το πραγματοποιούν λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις για ακρίβεια (accuracy) και ακεραιότητα (integrity) των αεροναυτικών δεδομένων, όπως καθορίζεται στο Πρόσθεμα 5 αυτού του Παρατήματος.

Σημείωση 1.- Οι προδιαγραφές για την έκδοση ενός NOTAM, SNOWTAM ή ASHTAM περιλαμβάνονται στο Annex 15, Chapter 5.

Σημείωση 2.- Οι αναφορές ηφαιστειακής δραστηριότητας περιλαμβάνουν τις πληροφορίες που περιγράφεται λεπτομερώς στο Annex 3, Chapter 4.

Σημείωση 3.- Οι πληροφορίες του AIRAC διανέμονται από την υπηρεσία αεροναυτικών πληροφοριών τουλάχιστον 42 ημέρες πριν τις ημερομηνίες ενεργοποίησης AIRAC με τον αντικειμενικό σκοπό να φθάσουν στους αποδέκτες τουλάχιστον 28 ημέρες πριν από την ημερομηνία ενεργοποίησης.

Σημείωση 4.- Το χρονοδιάγραμμα των προκαθορισμένων, διεθνώς συμφωνημένων, ημερομηνιών κοινής ενεργοποίησης AIRAC, σε κανονικά διαστήματα 28 ημερών, περιλαμβανομένης της 6ης Νοεμβρίου 1997, καθώς και οδηγίες για τη χρήση του AIRAC, περιέχονται στο 'Aeronautical Information Services Manual (Doc 8126, Chapter 3, 3.1 και Chapter 4, 4.4).

2.21 ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΥΨΗ ΠΤΗΣΗΣ

Τα ελάχιστα ύψη πτήσης θα καθορίζονται και θα δημοσιεύονται από κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος για κάθε διαδρομή ATS και περιοχή ελέγχου πάνω από την επικράτειά του. Τα ελάχιστα καθορισμένα ύψη πτήσης θα είναι τουλάχιστον 300μ. (1000 πόδια) πάνω από το υψηλότερο εμπόδιο που βρίσκεται μέσα στην ενδιαφερόμενη περιοχή.

Σημείωση.- Οι απαιτήσεις για έκδοση από τα κράτη των ελαχίστων υψών πτήσης και τα κριτήρια καθορισμού τους περιέχονται στο ANNEX 15, Appendix 1.

2.22 ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΣΕ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

2.22.1 Σ' ένα αεροσκάφος που είναι γνωστό ή πιστεύεται ότι είναι σε κατάσταση επείγουσας ανάγκης, περιλαμβανομένης και της περίπτωσης να έχει υποστεί παράνομη επέμβαση, θα δίνεται η μέγιστη προσοχή, βοήθεια και προτεραιότητα έναντι άλλων αεροσκαφών όπως είναι δυνατό να απαιτηθεί από τις περιστάσεις.

Σημείωση.- Για να δείξει ότι είναι σε κατάσταση ανάγκης, ένα αεροσκάφος εφοδιασμένο με πομποαποκριτή (transponder) SSR, μπορεί να λειτουργήσει τη συσκευή αυτή ως ακολούθως:

α) στη Mode A, να θέσει Κώδικα 7700, ή

β) στη Mode A, να θέσει Κώδικα 7500, για να δείξει ειδικά ότι έχει υποστεί παράνομη επέμβαση, ή

γ) να ενεργοποιήσει την κατάλληλη δυνατότητα επείγουσας ανάγκης (emergency/urgency) του ADS, ή

δ) να εκπέμψει το κατάλληλο μήνυμα επείγουσας ανάγκης μέσω CPDLC.

2.22.1.1 Σύσταση.- Σε επικοινωνίες μεταξύ μονάδων ATS και αεροσκάφους στην περίπτωση επείγουσας ανάγκης, θα πρέπει επίσης να λαμβάνονται υπόψη οι αρχές Ανθρώπινου Παράγοντα.

Σημείωση.- Καθοδηγητικό υλικό για τις αρχές Ανθρώπινου Παράγοντα υπάρχει στο 'Human Factors Training Manual' (Doc 9683).

2.22.2 Όταν ένα αεροσκάφος έχει υποστεί -ή υπάρχει υπόνοια ότι έχει υποστεί- παράνομη επέμβαση, οι μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας θα ανταποκρίνονται άμεσα στις αιτήσεις του αεροσκάφους. Θα συνεχίσουν να εκπέμπονται πληροφορίες σχετικές με την ασφαλή διεξαγωγή της πτήσης και θα γίνονται οι απαραίτητες ενέργειες για την επίσπευση διεξαγωγής όλων των φάσεων της πτήσης, και ειδικά για την ασφαλή προσγείωση του αεροσκάφους.

2.23 ΕΚΤΑΚΤΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΓΚΗΣ ΕΝ ΠΤΗΣΕΙ

2.23.1 Χαμένο ή άγνωστο αεροσκάφος.

Σημείωση 1.- Οι όροι «χαμένο αεροσκάφος» και «άγνωστο αεροσκάφος» στην παράγραφο αυτή έχουν την παρακάτω έννοια:

Χαμένο αεροσκάφος: Ένα αεροσκάφος το οποίο έχει αποκλίνει σημαντικά από το προτιθέμενο ίχνος του ή αναφέρει ότι έχει χάσει τον προσανατολισμό του.

Άγνωστο αεροσκάφος: Ένα αεροσκάφος το οποίο έχει παρατηρηθεί ή έχει αναφερθεί ότι πετά σε δεδομένη περιοχή, αλλά δεν έχει εξακριβωθεί η ταυτότητά του.

Σημείωση 2.- Ένα αεροσκάφος μπορεί να θεωρηθεί ταυτόχρονα σαν 'χαμένο' από μια υπηρεσία και σαν 'άγνωστο' από μια άλλη.

2.23.1.1 Μόλις μια μονάδα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας ενημερωθεί για χαμένο αεροσκάφος, θα πρέπει να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα όπως περιγράφονται στις παραγράφους 2.23.1.1.1 και 2.23.1.1.2 για να βοηθήσει το αεροσκάφος και να διασφαλίσει την πτήση του.

Σημείωση.- Η ναυτιλιακή βοήθεια από μια εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας είναι ιδιαίτερα σημαντική αν η μονάδα ενημερώνεται για αεροσκάφος 'χαμένο' -ή που πρόκειται να 'χαθεί'- μέσα σε μια περιοχή όπου υπάρχει κίνδυνος αναχαίτισης ή άλλος κίνδυνος για την ασφάλειά του.

2.23.1.1.1 Εάν η θέση του αεροσκάφους δεν είναι γνωστή η μονάδα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας θα:

α) προσπαθεί να επιτύχει αμφίδρομη επικοινωνία με το αεροσκάφος, εκτός εάν τέτοια επικοινωνία ήδη υπάρχει

β) χρησιμοποιεί όλα τα διαθέσιμα μέσα για τον προσδιορισμό της θέσης του

γ) ενημερώνει άλλες μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, σε ποια περιοχή χάθηκε ή μπορεί να χάθηκε το αεροσκάφος, λαμβάνοντας υπόψη όλους τους παράγοντες οι οποίοι έχουν ενδεχόμενα επηρεάσει τη ναυτιλία του αεροσκάφους αυτού

δ) ενημερώνει, σύμφωνα με τις διαδικασίες που έχουν συμφωνηθεί τοπικά, τις αρμόδιες στρατιωτικές μονάδες και παρέχει σ' αυτές το σχετικό σχέδιο πτήσης και άλλες πληροφορίες που αφορούν το χαμένο αεροσκάφος

ε) ζητά από τις μονάδες που αναφέρονται στις παραγράφους (γ) και (δ) πιο πάνω και από άλλα αεροσκάφη εν πτήσει, οποιαδήποτε βοήθεια, προκειμένου να επιτευχθεί επικοινωνία με το αεροσκάφος και να προσδιορισθεί η θέση του.

Σημείωση.- Οι απαιτήσεις των παραγράφων δ) και ε) έχουν εφαρμογή επίσης στις μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας που ενημερώνονται σύμφωνα με την παράγραφο γ).

2.23.1.1.2 Όταν εξακριβωθεί η θέση του αεροσκάφους, η μονάδα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας θα:

α) ενημερώνει το αεροσκάφος για τη θέση του και τη διορθωτική ενέργεια που πρέπει να κάνει, και

β) παρέχει, όπως απαιτείται, πληροφορίες σχετικές με το χαμένο αεροσκάφος καθώς και κάθε πληροφορία που δόθηκε σ' αυτό, προς τις άλλες μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας και τις αρμόδιες στρατιωτικές μονάδες.

2.23.1.2 Αμέσως μόλις μια μονάδα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας ενημερωθεί για την ύπαρξη άγνωστου αεροσκάφους μέσα στην περιοχή της, θα προσπαθεί να εξακριβώσει την ταυτότητα του αεροσκάφους, όποτε αυτό είναι απαραίτητο για την παροχή εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας ή απαιτείται από τις αρμόδιες στρατιωτικές αρχές, σύμφωνα με τις τοπικές διαδικασίες που έχουν συμφωνηθεί. Γι' αυτό η μονάδα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας θα προβαίνει στις ακόλουθες ενέργειες που είναι αναγκαίες ανάλογα με τις περιστάσεις:

α) προσπαθεί να επιτύχει αμφίδρομη επικοινωνία με το αεροσκάφος

β) ζητά να μάθει από άλλες μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, μέσα στην περιοχή πληροφοριών πτήσης, για την πτήση αυτή και ζητά τη βοήθειά τους για αποκατάσταση αμφίδρομης επικοινωνίας με το αεροσκάφος

γ) ζητά να μάθει από μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας που εξυπηρετούν τις γειτονικές περιοχές πληροφοριών πτήσης για την πτήση αυτή και ζητά τη βοήθειά τους για αποκατάσταση αμφίδρομης επικοινωνίας με το αεροσκάφος

δ) προσπαθεί να αποκτήσει πληροφορίες από άλλα αεροσκάφη στην περιοχή.

2.23.1.2.1 Η υπηρεσία εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας θα ενημερώνει, όπως απαιτείται, την αρμόδια στρατιωτική αρχή αμέσως μόλις η ταυτότητα του αεροσκάφους εξακριβωθεί.

2.23.2 Αναχαίτιση Πολιτικών Αεροσκαφών

2.23.2.1 Μόλις γίνει γνωστό σε μια μονάδα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας ότι αεροσκάφος αναχαιτίζεται στην περιοχή ευθύνης της, θα λαμβάνει τα παρακάτω μέτρα ανάλογα με τις περιστάσεις:

α) θα προσπαθεί να αποκαταστήσει αμφίδρομη επικοινωνία με το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος, με οποιοδήποτε διαθέσιμο μέσον, συμπεριλαμβανομένης και της ραδιοσυχνότητας επείγουσας ανάγκης 121,5 MHz, εκτός αν ήδη υπάρχει τέτοια επικοινωνία

β) θα ενημερώνει το χειριστή του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους για την αναχαίτιση

γ) Θα αποκαθιστά επαφή με την μονάδα ελέγχου που εκτελεί την αναχαίτιση, διατηρώντας αμφίδρομη επικοινωνία με το αναχαιτίζον αεροσκάφος και θα του παρέχει τις διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με το αεροσκάφος

δ) Θα αναμεταβιβάζει μηνύματα μεταξύ του αναχαιτίζοντος αεροσκάφους ή της μονάδας ελέγχου που εκτελεί την αναχαίτιση και του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους, όπως απαιτείται

ε) Σε στενή συνεργασία με τη μονάδα ελέγχου που εκτελεί την αναχαίτιση, θα λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα για να διασφαλίσει την ασφάλεια του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους

στ) Θα πληροφορεί τις μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας που εξυπηρετούν γειτονικές περιοχές πληροφοριών πτήσης εάν φαίνεται πιθανό το αεροσκάφος να έχει χαθεί από τέτοιες γειτονικές περιοχές πληροφοριών πτήσης.

2.23.2.2 Μόλις γίνει γνωστό σε μια μονάδα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας ότι ένα αεροσκάφος αναχαιτίζεται εκτός της περιοχής ευθύνης της, θα λαμβάνει τα ακόλουθα μέτρα ανάλογα με τις περιστάσεις:

α) Θα πληροφορεί την μονάδα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας που εξυπηρετεί τον εναέριο χώρο εντός του οποίου λαμβάνει χώρα η αναχαίτιση, παρέχοντάς της με όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες που θα βοηθήσουν στην αναγνώριση του αεροσκάφους και ζητώντας από αυτήν να αναλάβει ενέργειες σύμφωνα με την 2.21.2.1.

β) Θα αναμεταβιβάζει μηνύματα μεταξύ του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους και της αρμόδιας μονάδας εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, της μονάδας ελέγχου που εκτελεί την αναχαίτιση ή του αναχαιτίζοντος αεροσκάφους.

2.24 Ο ΧΡΟΝΟΣ ΣΤΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

2.24.1 Οι μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας θα χρησιμοποιούν τη Διεθνή Συντονισμένη Ώρα (Coordinated Universal Time - UTC) και θα εκφράζουν τον χρόνο σε ώρες και λεπτά -και, όποτε απαιτείται, σε δευτερόλεπτα- σε 24ωρη ημέρα αρχίζοντας από τα μεσάνυχτα.

2.24.2 Οι μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας θα πρέπει να εξοπλίζονται με ωρολόγια που θα δείχνουν τον χρόνο σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα και θα είναι φαίνονται καθαρά από κάθε θέση λειτουργίας της ενδιαφερόμενης μονάδας.

2.24.3 Τα ωρολόγια των μονάδων εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας και των άλλων συσκευών καταγραφής χρόνου θα πρέπει να ελέγχονται, όπως απαιτείται, για να διασφαλίζεται η σωστή ώρα, με ακρίβεια + 30 δευτερόλεπτα από την ώρα UTC, συνεχώς. Όπου χρησιμοποιούνται επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων (data link) από μία

μονάδα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας τα ωρολόγια και οι άλλες συσκευές καταγραφής χρόνου θα πρέπει να ελέγχονται, όπως απαιτείται, για να διασφαλίζεται η σωστή ώρα, με ακρίβεια + 1 δευτερόλεπτο από την ώρα UTC, συνεχώς.

2.24.4 Η σωστή ώρα θα πρέπει να λαμβάνεται από κάποιο σταθερό σταθμό εκπομπής χρόνου ή, εάν αυτό δεν είναι δυνατόν, από άλλη μονάδα η οποία έχει λάβει τη σωστή ώρα από ένα τέτοιο σταθμό.

2.24.5 Οι Πύργοι ελέγχου αεροδρομίου, πριν από την τροχοδρόμηση ενός αεροσκάφους για απογείωση, θα δίνουν στο χειριστή τη σωστή ώρα, εκτός και αν έχουν γίνει ρυθμίσεις για να την λαμβάνει ο χειριστής από άλλες πηγές. Επιπλέον, οι μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας θα δίνουν το σωστό χρόνο στα αεροσκάφη μετά από αίτηση. Οι έλεγχοι ώρας θα δίνονται με το πλησιέστερο μισό του λεπτού.

2.25 ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΠΟΜΠΟΑΠΟΚΡΙΤΏΝ (TRANSPONDERS) ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΠΙΕΣΗΣ-ΥΨΟΥΣ

Τα Κράτη θα καθιερώνουν απαιτήσεις για τη μεταφορά και τη λειτουργία πομποαποκριτών (transponders) αναφοράς πίεσης-ύψους μέσα σε καθορισμένα τμήματα του εναέριου χώρου.

Σημείωση.- Η παροχή αυτή σκοπό έχει να βελτιώσει την αποτελεσματικότητα των εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας, όπως επίσης και των συστημάτων αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS).

2.26 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΕ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

2.26.1 Τα Κράτη θα εφαρμόζουν συστηματικά και κατάλληλα προγράμματα διαχείρισης ασφάλειας των εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας (ATS), που να εξασφαλίζουν ότι διατηρείται η ασφάλεια στην παροχή εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας μέσα σε εναέριους χώρους και σε αεροδρόμια.

2.26.2 Μέχρι την 27η Νοεμβρίου 2003 το αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας και οι αντικειμενικοί σκοποί ασφαλείας που εφαρμόζονται στην παροχή εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας μέσα σε εναέριους χώρους και σε αεροδρόμια θα καθορίζονται από το Κράτος ή τα Κράτη που αφορούν. Όταν είναι εφαρμόσιμο, τα επίπεδα ασφάλειας και οι αντικειμενικοί σκοποί ασφάλειας θα καθιερώνονται στη βάση περιοχικών αεροναυτικών συμφωνιών.

Σημείωση.- Το αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας είναι δυνατό να καθοριστεί με ποιοτικούς ή ποσοτικούς όρους. Ακολουθούν παραδείγματα μέτρων, που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για να εκφράσουν το αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας:

α) η μέγιστη πιθανότητα ενός ανεπιθύμητου γεγονότος, όπως π.χ. σύγκρουση, απώλεια διαχωρισμού ή εισβολή στον διάδρομο/τροχόδρομο

β) ο μέγιστος αριθμός ατυχημάτων ανά ώρα πτήσης

γ) ο μέγιστος αριθμός συμβάντων ανά κίνηση αεροσκάφους

δ) ο μέγιστος αριθμός των έγκυρων βραχυπρόθεσμων συναγερμών κινδύνου εμπλοκής (Short Time Conflict Alerts -STCA) ανά κίνηση αεροσκάφους

2.26.3 Σύσταση.- το αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας και οι αντικειμενικοί σκοποί ασφαλείας που εφαρμόζονται στην παροχή εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας μέσα σε εναέριους χώρους και σε αεροδρόμια θα πρέπει να καθορίζονται από το Κράτος ή τα Κράτη που αφορούν. Όταν είναι εφαρμόσιμο, τα επίπεδα ασφάλειας και οι αντικειμενικοί σκοποί ασφάλειας θα πρέπει να καθιερώνονται στη βάση περιοχικών αεροναυτικών συμφωνιών.

2.26.4 Ένα πρόγραμμα διαχείρισης ασφάλειας των εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας (ATS), εκτός των άλλων:

α) θα αναγνωρίζει τις πραγματικές και τις πιθανές πηγές κινδύνου και θα προσδιορίζει τις ανάγκες για επανορθωτική δράση

β) θα εξασφαλίζει ότι εφαρμόζεται η επανορθωτική δράση που απαιτείται για τη διατήρηση ενός αποδεκτού επίπεδου ασφάλειας

γ) θα παρέχει συνεχή παρακολούθηση και κανονική αποτίμηση του επίπεδου ασφάλειας που επιτυγχάνεται.

2.26.5 Οποιαδήποτε αλλαγή στο σύστημα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC) που σχετίζεται με την ασφάλεια, συμπεριλαμβανόμενης της εφαρμογής μειωμένων ελαχίστων διαχωρισμού ή μιας νέας διαδικασίας, θα πραγματοποιείται μόνον αφού μια αξιολόγηση ασφαλείας θα έχει αποδείξει ότι θα επιτευχθεί ένα αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας και αφού θα έχει ληφθεί η γνώμη και των χρηστών. Όταν αυτό είναι δυνατό, η υπεύθυνη αρχή θα εξασφαλίζει ότι έχει ληφθεί επαρκής μέριμνα για συνεχή παρακολούθηση μετά την εφαρμογή αυτή, ώστε να επαληθεύεται ότι επιτεύχθηκε το καθορισμένο επίπεδο ασφάλειας.

Σημείωση 1.- Όταν, λόγω της φύσης της αλλαγής, το αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας δεν είναι δυνατό να εκφραστεί σε ποσοτικούς όρους, η αξιολόγηση ασφαλείας μπορεί να στηριχθεί σε επιχειρησιακή κρίση.

Σημείωση 2.- Εφιστάται η προσοχή στο καθοδηγητικό υλικό που περιέχεται στο 'Air Traffic Planning Manual' (Doc 9426), στο 'Manual of Airspace Methodology for the Determination of Separation Minima' (Doc 9689), στο 'Manual on Implementation of a 300 m (1000 ft) Vertical Separation Minimum between FL 290 and FL 410 Inclusive (Doc 9574) και στο 'Manual of Required Navigation Performance (Doc 9613).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

3.1 ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Η εξυπηρέτηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας θα παρέχεται:

α) σε όλες τις πτήσεις IFR εντός εναέριου χώρου κατηγορίας A, B, C, D και E

β) σε όλες τις VFR πτήσεις εντός εναέριου χώρου κατηγορίας B, C και D

γ) σε όλες τις ειδικές (special) VFR πτήσεις

δ) σε οποιαδήποτε κυκλοφορία αεροδρομίου εντός ελεγχομένων αεροδρομίων.

3.2 ΠΑΡΟΧΗ ΕΞΥΠΗΡΈΤΗΣΗς ΕΛΈΓΧΟΥ ΕΝΑΈΡΙΑς ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Τα είδη των υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας που περιγράφονται στην 2.3.1 πρέπει να παρέχονται από διαφορετικές μονάδες, όπως περιγράφονται παρακάτω:

α) Εξυπηρέτηση Ελέγχου Περιοχής:

1) από ένα κέντρο ελέγχου περιοχής ή

2) από τη μονάδα που παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου προσέγγισης εντός ζώνης ελέγχου ή εντός περιοχής ελέγχου περιορισμένης έκτασης, η οποία καθορίστηκε

αρχικά για την παροχή ελέγχου προσέγγισης και για την οποία δεν καθιερώθηκε κέντρο ελέγχου περιοχής.

β) Εξυπηρέτηση Ελέγχου Προσέγγισης:

1) από ένα πύργο ελέγχου αεροδρομίου ή κέντρο ελέγχου περιοχής, όταν είναι απαραίτητος ή επιθυμητός ο συνδυασμός των λειτουργιών της εξυπηρέτησης ελέγχου προσέγγισης και ελέγχου αεροδρομίου ή περιοχής υπό την ευθύνη μιας μονάδας

2) από μια μονάδα ελέγχου προσέγγισης, όταν κρίνεται απαραίτητη ή επιθυμητή η δημιουργία μιας ξεχωριστής υπηρεσίας.

γ) Εξυπηρέτηση ελέγχου αεροδρομίου:

από ένα πύργο ελέγχου αεροδρομίου.

Σημείωση.- Το έργο της παροχής εξειδικευμένων υπηρεσιών στο apron, π.χ. η εξυπηρέτηση διαχείρισης του χώρου στάθμευσης, μπορεί να ανατεθεί σε ένα πύργο ελέγχου αεροδρομίου ή σε μια ξεχωριστή μονάδα.

3.3 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

3.3.1 Με σκοπό την παροχή εξυπηρέτησης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, μια μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας θα πρέπει:

α) να είναι ενημερωμένη για την προτιθέμενη κίνηση κάθε αεροσκάφους ή οποιαδήποτε μεταβολή αυτής, και να κατέχει τρέχουσες πληροφορίες για την πρόοδο κάθε πτήσης

β) να προσδιορίζει, από τις ληφθείσες πληροφορίες, τις σχετικές θέσεις των γνωστών αεροσκαφών μεταξύ τους

γ) να εκδίδει εξουσιοδοτήσεις και πληροφορίες με σκοπό αφ' ενός την πρόληψη σύγκρουσης μεταξύ αεροσκαφών υπό τον έλεγχό της και αφ' ετέρου την επιτάχυνση και διατήρηση της ομαλής ροής της κυκλοφορίας

δ) να συντονίζει τις εξουσιοδοτήσεις με άλλες μονάδες εναέριας κυκλοφορίας, όπως απαιτείται:

1) όταν ένα αεροσκάφος πρόκειται να εμπλακεί με κυκλοφορία υπό τον έλεγχο των μονάδων αυτών

2) πριν μεταβιβάσει τον έλεγχο ενός αεροσκάφους στις άλλες μονάδες.

3.3.2 Πληροφορίες σχετικές με την κίνηση αεροσκαφών καθώς και η καταγραφή των εξουσιοδοτήσεων του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας που εκχωρούνται στα αεροσκάφη, πρέπει να απεικονίζονται έτσι ώστε να επιτρέπουν τη γρήγορη ανάλυση με σκοπό τη διατήρηση της αποτελεσματικής ροής της εναέριας κυκλοφορίας με επαρκή διαχωρισμό μεταξύ των αεροσκαφών.

3.3.3 Οι εξουσιοδοτήσεις που εκχωρούνται από μονάδες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας θα παρέχουν διαχωρισμό:

α) μεταξύ όλων των πτήσεων εντός εναερίου χώρου κατηγορίας A και B

β) μεταξύ IFR πτήσεων εντός εναερίου χώρου κατηγορίας C, D και E

γ) μεταξύ IFR και VFR πτήσεων εντός εναερίου χώρου κατηγορίας C

δ) μεταξύ IFR και special VFR πτήσεων

ε) μεταξύ special VFR πτήσεων, όταν έτσι υπαγορεύεται από τις αρμόδιες αρχές εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας,

εκτός εάν ζητηθεί από το αεροσκάφος, και εάν έτσι καθορίζεται από την αρμόδια αρχή εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, για την περίπτωση β) ανωτέρω εντός εναερίου χώρου κατηγορίας D και E, να διενεργηθεί ένα συγκεκριμένο τμήμα της πτήσης χωρίς την παροχή διαχωρισμού, εφόσον διεξάγεται σε μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης 'εξ όψεως'.

3.3.4 Ο διαχωρισμός θα εξασφαλίζεται από μια μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας με τουλάχιστον έναν από τους κατωτέρω τρόπους:

α) κατακόρυφο διαχωρισμό, που επιτυγχάνεται εκχωρώντας διαφορετικά επίπεδα, που επιλέγονται από:

1) τους πίνακες των επιπέδων πλεύσης στο προσάρτημα 3 του Annex 2, ή

2) ένα τροποποιημένο πίνακα επιπέδων πλεύσης, όταν έτσι καθορίζεται σύμφωνα με το πρόσθεμα 3 του Annex 2, για πτήσεις πάνω από το επίπεδο 410,

εκτός αν ο συσχετισμός των επιπέδων προς το ίχνος, όπως καθορίζεται σε αυτό το σημείο, δεν εφαρμόζεται, όποτε προσδιορίζεται διαφορετικά στις ανάλογες εκδόσεις αεροναυτικών πληροφοριών ή στις εξουσιοδοτήσεις ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

Σημείωση.- Καθοδηγητικό υλικό σχετικά με τον κατακόρυφο διαχωρισμό περιλαμβάνεται στο εγχειρίδιο για την εφαρμογή των 300 m (1000 f) ως ελάχιστου κατακόρυφου διαχωρισμού μεταξύ των FL 290 και 410 συμπεριλαμβανομένου (Doc 9574).

β) οριζόντιο διαχωρισμό, που επιτυγχάνεται παρέχοντας:

1) διαμήκη διαχωρισμό, διατηρώντας ένα διάστημα μεταξύ αεροσκαφών που ακολουθούν τα ίδια, διασταυρούμενα ή αντίθετα ύψη, εκπεφρασμένο σε χρόνο ή απόσταση, ή

2) πλευρικό διαχωρισμό, διατηρώντας τα αεροσκάφη σε διαφορετικές διαδρομές ή διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές

γ) σύνθετο διαχωρισμό, αποτελούμενο από ένα συνδυασμό του κατακόρυφου διαχωρισμού και ενός από τα άλλα είδη διαχωρισμού που περιέχονται στο β) ανωτέρω, χρησιμοποιώντας ελάχιστα που μπορεί να είναι μικρότερα αλλά όχι του ημίσεως αυτών που εφαρμόζονται ιδιαιτέρως για κάθε ένα από τα συνδυασμένα στοιχεία. Ο σύνθετος διαχωρισμός θα εφαρμόζεται μόνο στη βάση των συμφωνιών της περιοχικής αεροναυτιλίας.

Σημείωση.- Καθοδηγητικό υλικό σχετικά με την εφαρμογή του σύνθετου πλευρικού/ κατακόρυφου διαχωρισμού περιέχεται στο Εγχειρίδιο Σχεδιασμού των Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας (Doc 9426).

3.4 ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ

3.4.1 Η επιλογή των ελαχίστων διαχωρισμού προς εφαρμογή εντός δεδομένου τμήματος του εναερίου χώρου πρέπει να είναι η ακόλουθη:

α) τα ελάχιστα διαχωρισμού θα επιλέγονται από εκείνα που ορίζονται από τις διατάξεις του PANS-ATM και των Συμπληρωματικών Περιοχικών Διαδικασιών, εφαρμοζόμενα ανάλογα με τις επικρατούσες συνθήκες, εκτός εάν τα είδη των βοηθημάτων που χρησιμοποιούνται ή οι διαμορφωμένες συνθήκες δεν καλύπτονται από τα άρθρα του ICAO, οπότε θα καθορίζονται διαφορετικά ελάχιστα διαχωρισμού, όπως απαιτείται από:

1) την αρμόδια αρχή εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, μετά από διαβουλεύσεις με τους χρήστες, για διαδρόμους ή τμήματα διαδρόμων που περιλαμβάνονται εντός της εθνικής επικράτειας ενός κράτους

2) περιοχικές συμφωνίες αεροναυτιλίας για διαδρόμους ή τμήματα διαδρόμων που περιλαμβάνονται εντός

εναέριου χώρου υπεράνω διεθνών υδάτων ή περιοχών ακαθόριστης κυριαρχίας.

Σημείωση.- Λεπτομέρειες για τα ισχύοντα ελάχιστα διαχωρισμών που καθορίζονται από τον ICAO περιέχονται στο PANS - ATM (Doc 4444) και στο Μέρος 1 του Εγχειριδίου των Συμπληρωματικών Περιοχικών Διαδικασιών (Doc 7030).

β) η επιλογή των ελαχίστων διαχωρισμού θα γίνεται μετά από διαβουλεύσεις μεταξύ των αρμοδίων αρχών εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, που είναι υπεύθυνες για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε γειτονικούς εναέριους χώρους όταν:

1) η κυκλοφορία διέρχεται από ένα εναέριο χώρο σε άλλο γειτονικό

2) οι διάδρομοι είναι πλησιέστερα προς τα κοινά σύνορα των γειτονικών εναέριων χώρων από τα ελάχιστα διαχωρισμού, που εφαρμόζονται σε αυτές τις περιπτώσεις.

Σημείωση.- Ο σκοπός αυτής της διάταξης είναι να εξασφαλίσει αφ' ενός τη συμβατότητα και στις δυο πλευρές της γραμμής μεταβίβασης της κυκλοφορίας, και αφ' ετέρου τον επαρκή διαχωρισμό μεταξύ αεροσκαφών που διακινούνται στις δυο πλευρές των κοινών συνόρων.

3.4.2 Λεπτομέρειες για τα επιλεγμένα ελάχιστα διαχωρισμού και τις περιοχές εφαρμογής τους πρέπει να γνωστοποιούνται:

α) στις ενδιαφερόμενες μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας και

β) στους πιλότους και τους εκμεταλλευόμενους μέσω των εκδόσεων αεροναυτικών πληροφοριών, όπου ο διαχωρισμός βασίζεται στη χρήση ειδικών ναυτιλιακών βοηθημάτων ή μεθόδων ναυτιλίας από τα αεροσκάφη.

3.5 ΕΥΘΥΝΗ ΕΛΕΓΧΟΥ

3.5.1 Ευθύνη ελέγχου μεμονωμένων πτήσεων

Μια ελεγχόμενη πτήση θα βρίσκεται υπό τον έλεγχο μιας μόνο μονάδας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ανά πάσα χρονική στιγμή.

3.5.2 Ευθύνη ελέγχου μέσα σε δεδομένο τμήμα εναερίου χώρου

Η ευθύνη για τον έλεγχο όλων των αεροσκαφών που διακινούνται μέσα σε δεδομένο όγκο εναερίου χώρου θα παραχωρείται σε μια μοναδική υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Ωστόσο ο έλεγχος ενός ή ομάδος αεροσκαφών μπορεί να ανατεθεί και σε άλλες μονάδες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, υπό την προϋπόθεση ότι εξασφαλίζεται ο συντονισμός μεταξύ όλων των εμπλεκομένων υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

3.6 ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΕΥΘΥΝΗΣ ΕΛΕΓΧΟΥ

3.6.1 Θέση ή χρόνος μεταβίβασης

Η ευθύνη για τον έλεγχο ενός αεροσκάφους πρέπει να μεταβιβάζεται από μια μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σε άλλη ως εξής:

3.6.1.1 Μεταξύ δυο μονάδων που παρέχουν εξυπηρέτηση ελέγχου περιοχής. Η ευθύνη για τον έλεγχο ενός αεροσκάφους πρέπει να μεταβιβάζεται από μια μονάδα που παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου περιοχής εντός ελεγχόμένης περιοχής προς τη γειτονική μονάδα που παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου περιοχής, κατά το χρόνο διασταύρωσης του ορίου της κοινής περιοχής ελέγχου, όπως υπολογίζεται από το κέντρο ελέγχου περιοχής που έχει τον έλεγχο του αεροσκάφους, ή σε τέτοιο άλλο σημείο ή χρόνο, όπως έχει συμφωνηθεί μεταξύ των δυο μονάδων.

3.6.1.2 Μεταξύ μιας μονάδας που παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου περιοχής και άλλης που παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου προσέγγισης. Η ευθύνη για τον έλεγχο ενός αεροσκάφους πρέπει να μεταβιβάζεται από μια μονάδα που παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου περιοχής προς μια μονάδα που παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου προσέγγισης και αντιστρόφως, σε ένα σημείο ή σε χρόνο που έχει συμφωνηθεί μεταξύ των δυο μονάδων.

3.6.1.3 Μεταξύ μιας μονάδας που παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου προσέγγισης και ενός

πύργου ελέγχου αεροδρομίου

3.6.1.3.1 Αφικνούμενα αεροσκάφη

Η ευθύνη για τον έλεγχο των αφικνούμενων αεροσκαφών πρέπει να μεταβιβάζεται από τη μονάδα που παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου προσέγγισης προς τον πύργο ελέγχου του αεροδρομίου, όταν το αεροσκάφος:

α) βρίσκεται στη γειτνίαση του αεροδρομίου και:

1) θεωρείται ότι η προσέγγιση και προσγείωση θα ολοκληρωθούν με οπτική παρατήρηση του εδάφους, ή

2) βρίσκεται συνεχώς σε μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης 'εξ όψεως', ή

β) βρίσκεται σε ένα προκαθορισμένο σημείο ή επίπεδο, όπως αναφέρεται λεπτομερώς στα έγγραφα σύναψης συμφωνιών ή στις οδηγίες των μονάδων εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, ή

γ) έχει προσγειωθεί.

Σημείωση.- Έστω και αν υπάρχει μια μονάδα ελέγχου προσέγγισης, ο έλεγχος ορισμένων πτήσεων μπορεί να μεταβιβαστεί κατευθείαν από ένα κέντρο ελέγχου περιοχής προς ένα πύργο ελέγχου αεροδρομίου και αντίστροφα, μετά από προηγούμενο διακανονισμό μεταξύ των ενδιαφερομένων μονάδων, ώστε ο έλεγχος του τμήματος που ανήκει στην υπηρεσία ελέγχου προσέγγισης θα παρέχεται είτε από το κέντρο ελέγχου περιοχής είτε από τον πύργο ελέγχου αεροδρομίου.

3.6.1.3.2 Αναχωρούντα αεροσκάφη. Η ευθύνη για τον έλεγχο ενός αναχωρούντος αεροσκάφους πρέπει να μεταβιβάζεται από ένα πύργο ελέγχου αεροδρομίου προς τη μονάδα που παρέχει έλεγχο προσέγγισης:

α) όταν στη γειτνίαση του αεροδρομίου επικρατούν μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης 'εξ όψεως':

1) πριν από την απομάκρυνση του αεροσκάφους από τη γειτνίαση του αεροδρομίου, ή

2) πριν το αεροσκάφος εισέλθει σε μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης με όργανα, ή

3) σε ένα προκαθορισμένο σημείο ή επίπεδο,

όπως αναφέρεται λεπτομερώς στα έγγραφα σύναψης συμφωνιών ή στις οδηγίες των μονάδων εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας

β) όταν στο αεροδρόμιο επικρατούν μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης με όργανα:

1) αμέσως μετά την απογείωση του αεροσκάφους, ή

2) σε προκαθορισμένο σημείο ή επίπεδο,

όπως αναφέρεται λεπτομερώς στα έγγραφα σύναψης συμφωνιών ή στις οδηγίες των μονάδων εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας.

Σημείωση.- Δείτε τη σημείωση που ακολουθεί την 3.6.1.3.1.

3.6.1.4 Μεταξύ τομέων ελέγχου/θέσεων εργασίας εντός της ιδίας μονάδας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Η ευθύνη του ελέγχου ενός αεροσκάφους θα μεταβιβάζεται από ένα τομέα / θέση εργασίας προς ένα άλλο τομέα / θέση εργασίας εντός της ιδίας μονάδας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, σε ένα σημείο, επίπεδο πλεύσης ή

χρόνο, όπως καθορίζεται στις οδηγίες αυτής της μονάδας εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας.

3.6.2 Συντονισμός μεταβίβασης

3.6.2.1 Η ευθύνη για τον έλεγχο ενός αεροσκάφους δεν θα μετατίθεται από μια μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σε άλλη χωρίς τη συγκατάθεση της αποδεχόμενης τον έλεγχο μονάδας, η οποία θα εξασφαλίζεται σύμφωνα με τις 3.6.2.2, 3.6.2.2.1, 3.6.2.2.2 και 3.6.2.3.

3.6.2.2 Η μονάδα που μεταβιβάζει τον έλεγχο θα ανακοινώνει στην αποδεχόμενη μονάδα τα ανάλογα μέρη του ισχύοντος σχεδίου πτήσης και κάθε πληροφορία σχετική με τη μεταβίβαση, που της ζητείται.

3.6.2.2.1 Όταν πρόκειται να επιτελεστεί η μεταβίβαση του ελέγχου χρησιμοποιώντας δεδομένα ραντάρ, οι πληροφορίες ελέγχου που είναι σχετικές με τη μεταβίβαση θα εμπεριέχουν δεδομένα που αφορούν τη θέση και, αν ζητηθεί, το ίχνος και την ταχύτητα του αεροσκάφους, όπως παρατηρείται στο ραντάρ αμέσως πριν τη μεταβίβαση.

3.6.2.2.2 Όπου πρόκειται να επιτελεστεί η μεταβίβαση του ελέγχου χρησιμοποιώντας δεδομένα αυτόματης εξαρτημένης επιτήρησης (ADS), οι πληροφορίες ελέγχου που είναι σχετικές με τη μεταβίβαση θα περιλαμβάνουν τη θέση προσδιοριζόμενη από τέσσερις παραμέτρους και άλλα απαραίτητα στοιχεία.

3.6.2.3 Η αποδεχόμενη τον έλεγχο μονάδα πρέπει:

α) να δηλώσει τη δυνατότητά της να αποδεχτεί τον έλεγχο του αεροσκάφους με τους όρους που καθορίστηκαν από την μεταβιβάζουσα τον έλεγχο μονάδα, εκτός εάν με προηγούμενη συμφωνία μεταξύ των δύο εμπλεκομένων μονάδων η έλλειψη τέτοιας δήλωσης φανερώνει την αποδοχή των προδιαγεγραμμένων όρων, ή ακόμη απαιτεί οποιεσδήποτε απαραίτητες αλλαγές, και

β) να καθορίσει λεπτομερώς οποιαδήποτε άλλη πληροφορία ή εξουσιοδότηση σχετική με το επόμενο τμήμα της διαδρομής, που απαιτεί να τηρεί το αεροσκάφος την ώρα της μεταβίβασης.

3.6.2.4 Η αποδεχόμενη τον έλεγχο μονάδα πρέπει να γνωστοποιεί στη μεταβιβάζουσα τον έλεγχο μονάδα ότι αποκατέστησε αμφίδρομη επικοινωνία φωνής και/ή ζεύξης δεδομένων και ότι ανέλαβε τον έλεγχο του αεροσκάφους, εκτός εάν έχει συμφωνηθεί διαφορετικά μεταξύ των δύο εμπλεκομένων μονάδων ελέγχου.

3.6.2.5 Οι εφαρμοζόμενες διαδικασίες συντονισμού, περιλαμβανομένων και των σημείων μεταβίβασης ελέγχου, θα καθορίζονται με γραπτές συμφωνίες (LOA) και οδηγίες των μονάδων ATS, όπως απαιτείται.

3.7 ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Οι εξουσιοδοτήσεις ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να βασίζονται αποκλειστικά στις απαιτήσεις για την παροχή εξυπηρέτησης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

3.7.1 Περιεχόμενα των εξουσιοδοτήσεων

3.7.1.1 Μια εξουσιοδότηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να υποδηλώνει:

α) την ταυτότητα του αεροσκάφους, όπως φαίνεται στο σχέδιο πτήσης

β) το όριο εξουσιοδότησης

γ) τη διαδρομή της πτήσης

δ) τα επίπεδα πλεύσης για όλη τη διαδρομή ή μέρος αυτής και τροποποιήσεις αυτών, εάν απαιτείται.

Σημείωση.- Αν η εξουσιοδότηση για τα επίπεδα πλεύσης καλύπτει μόνο ένα τμήμα της διαδρομής, είναι σημαντικό για τη μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας να καθορίσει ένα σημείο, στο οποίο έχει εφαρμογή το μέρος της εξουσιοδότησης, όσον αφορά τα επίπεδα, όταν είναι απαραίτητο να εξασφαλιστεί η συμβατότητα με την 3.6.5.2.2α) του Παραρτήματος 2.

ε) οποιεσδήποτε απαραίτητες οδηγίες και πληροφορίες πάνω σε άλλα θέματα, όπως ελιγμούς άφιξης ή αναχώρησης, επικοινωνίες και το χρόνο εκπνοής της εξουσιοδότησης.

Σημείωση.- Ο χρόνος εκπνοής της εξουσιοδότησης καταδεικνύει το χρόνο μετά από τον οποίο η εξουσιοδότηση θα ακυρωθεί αυτόματα αν η πτήση δεν έχει αρχίσει ακόμη.

3.7.1.2 Σύσταση.- Συνιστάται να καθιερωθούν τυποποιημένες διαδρομές αναχώρησης και άφιξης καθώς και σχετικές διαδικασίες, όταν αυτό απαιτείται, με σκοπό να διευκολύνουν:

α) την ασφαλή, ομαλή και ταχεία ροή της εναέριας κυκλοφορίας

β) την περιγραφή της διαδρομής και της διαδικασίας στις εξουσιοδοτήσεις ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

Σημείωση.- Υλικό σχετικό με την καθιέρωση τυποποιημένων διαδρομών αναχώρησης και άφιξης καθώς και συναφών διαδικασιών περιέχεται στο Εγχειρίδιο Σχεδιασμού των Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας (Doc 9426). Τα κριτήρια σχεδιασμού εμπεριέχονται στο PANS - OPS, Τόμος ΙΙ (Doc 8168).

3.7.2 Εξουσιοδοτήσεις για διηχητικές πτήσεις

3.7.2.1 Η άδεια ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας που αφορά τη διηχητική φάση επιτάχυνσης μιας υπερηχητικής πτήσης θα παρατείνεται τουλάχιστον μέχρι το τέλος αυτής της φάσης.

3.7.2.2 Σύσταση.- Η άδεια ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας που αφορά την επιβράδυνση και κάθοδο ενός αεροσκάφους από την υπερηχητική πλεύση σε υποηχητική πτήση θα πρέπει να εξασφαλίζει την ανενόχλητη κάθοδό του, τουλάχιστον κατά τη διάρκεια της διηχητικής φάσης.

3.7.3 Επανάληψη για την επιβεβαίωση ορθής λήψης (read back) των εξουσιοδοτήσεων και πληροφοριών που σχετίζονται με την ασφάλεια

3.7.3.1 Το πλήρωμα διακυβέρνησης οφείλει να επιβεβαιώνει τη λήψη των εξουσιοδοτήσεων ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και των οδηγιών που σχετίζονται με την ασφάλεια και εκπέμπονται ραδιοφωνικά, επαναλαμβάνοντας μέρη αυτών. Τα παρακάτω στοιχεία πρέπει πάντα να επαναλαμβάνονται για την επιβεβαίωση ορθής λήψης:

α) οι εξουσιοδοτήσεις των διαδρομών εναέριας κυκλοφορίας

β) οι άδειες και οδηγίες να εισέλθουν, προσγειωθούν, απογειωθούν, κρατήσουν, διασταυρώσουν και οπισθοδρομήσουν τα αεροσκάφη επί του διαδρόμου, και

γ) ο διάδρομος εν χρήσει, οι ρυθμίσεις υψομετρητού, οι κώδικες SSR, οδηγίες για τα επίπεδα πτήσης, η πορεία και η ταχύτητα, καθώς και τα μεταβατικά επίπεδα, είτε εκχωρούνται από τον ελεγκτή είτε περιλαμβάνονται στις εκπομπές του ATIS.

3.7.3.1.1 Άλλες άδειες ή οδηγίες, συμπεριλαμβανομένων και των εξουσιοδοτήσεων υπό όρους, θα επαναλαμβάνονται ή θα γνωστοποιείται η λήψη τους με τρόπο ώστε να ενδείκνυται σαφώς ότι έγιναν πλήρως αντιληπτές και ότι ο κυβερνήτης θα συμμορφωθεί με αυτές.

3.7.3.1.2 Ο ελεγκτής πρέπει να ακούει την επανάληψη

για την επιβεβαίωση ορθής λήψης, ώστε να εξακριβώνει αν η εξουσιοδότηση ή η οδηγία έχει γνωστοποιηθεί σωστά στο πλήρωμα διακυβέρνησης και πρέπει να αναλαμβάνει άμεση δράση για να διορθώσει οποιαδήποτε ασυμφωνία διαπιστώθηκε μετά την επανάληψη.

3.7.3.2 Οι ραδιοφωνικές επαναλήψεις για την επιβεβαίωση ορθής λήψης (read back) δεν απαιτούνται για τα μηνύματα CPDLC, εκτός εάν έτσι καθορίζεται από τις αρμόδιες αρχές εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας.

Σημείωση.- Οι διαδικασίες και τα άρθρα που σχετίζονται με την ανταλλαγή και τη γνωστοποίηση μηνυμάτων CPDLC περιλαμβάνονται στο Παράρτημα 10, Τόμος II και στο PANS - ATM, Κεφάλαιο 14.

3.7.4 Συντονισμός εξουσιοδοτήσεων

Ο συντονισμός των μονάδων ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να εξασφαλίζεται έτσι ώστε η εξουσιοδότηση να καλύπτει όλη τη διαδρομή ενός αεροσκάφους ή καθορισμένου τμήματος αυτής, ως ακολούθως:

3.7.4.1 Ένα αεροσκάφος θα εξουσιοδοτείται για ολόκληρη τη διαδρομή μέχρι το αεροδρόμιο της πρώτης προτιθέμενης προσγείωσης:

α) όταν καθίσταται δυνατό να γίνει συντονισμός σχετικά με την άδεια μεταξύ όλων των μονάδων, υπό τον έλεγχο των οποίων θα έλθει το αεροσκάφος, πριν από την αναχώρηση ή

β) όταν υπάρχει δικαιολογημένη βεβαιότητα ότι θα επιτελεστεί προηγούμενος συντονισμός μεταξύ των μονάδων εκείνων, υπό τον έλεγχο των οποίων θα έλθει διαδοχικά το αεροσκάφος.

Σημείωση.- Όπου έχει εκχωρηθεί μια εξουσιοδότηση, καλύπτοντας μεμονωμένα το αρχικό τμήμα μιας πτήσης με σκοπό την επιτάχυνση των αναχωρήσεων, η άδεια επί διαδρομής που ακολουθεί θα δίδεται όπως καθορίζεται ανωτέρω, παρόλο που το αεροδρόμιο της πρώτης προτιθέμενης προσγείωσης είναι υπό τη δικαιοδοσία ενός κέντρου ελέγχου περιοχής διαφορετικού από αυτό που εξέδωσε την εξουσιοδότηση επί διαδρομής.

3.7.4.2 Όταν δεν έχει επιτευχθεί ή προβλεφθεί ο συντονισμός, όπως στην 3.7.4.1, το αεροσκάφος θα εξουσιοδοτείται μόνο μέχρι το σημείο όπου ο συντονισμός εξασφαλίζεται δικαιολογημένα. Πριν να προσεγγίσει αυτό το σημείο, ή σε αυτό το σημείο, το αεροσκάφος θα λάβει περαιτέρω άδεια και θα του εκδοθούν οδηγίες κράτησης αναλόγως.

3.7.4.2.1 Όταν καθορίζεται από την αρμόδια αρχή εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, το αεροσκάφος θα επικοινωνεί με την επόμενη μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας διαδοχικά, με την πρόθεση να λάβει μια εξουσιοδότηση συνεχείας (downstream clearance) πριν από τη μεταβίβαση του σημείου ελέγχου.

3.7.4.2.1.1 Τα αεροσκάφη θα διατηρούν την απαραίτητη αμφίδρομη επικοινωνία με τη μονάδα στον έλεγχο της οποίας υπόκεινται, ενόσω λάβουν μια εξουσιοδότηση συνεχείας.

3.7.4.2.1.2 Μια εξουσιοδότηση συνεχείας που εκδίδεται, θα είναι καθαρά αναγνωρίσιμη σαν τέτοια από τον πιλότο.

3.7.4.2.1.3 Οι εξουσιοδοτήσεις συνεχείας δεν θα επηρεάζουν τον αρχικό σχεδιασμό της πτήσης ενός αεροσκάφους σε άλλον εναέριο χώρο, πέραν εκείνου της μονάδας ελέγχου που είναι υπεύθυνη για την μεταβίβαση της εξουσιοδότηση συνεχείας, εκτός εάν έχει συμφωνηθεί διαφορετικά.

Σημείωση.- Απαιτήσεις σχετικές με την εφαρμογή της εξυπηρέτησης μεταβίβασης εξουσιοδοτήσεων συνεχείας καθορίζονται στο Παράρτημα 10, Τόμος II. Καθοδηγητικό υλικό περιέχεται στο Εγχειρίδιο των Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας για τις Εφαρμογές Ζεύξης Δεδομένων (Doc 9694).

3.7.4.2.1.4 Σύσταση.- Όταν είναι δυνατό, και όπου χρησιμοποιούνται επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων προς διευκόλυνση της περαιτέρω μεταβίβασης εξουσιοδοτήσεων, συνιστάται να είναι διαθέσιμες αμφίδρομες επικοινωνίες ομιλίας μεταξύ του κυβερνήτη και της μονάδας ελέγχου που παρέχει τις εξουσιοδοτήσεις.

3.7.4.3 Όταν ένα αεροσκάφος προτίθεται να αναχωρήσει από ένα αεροδρόμιο εντός ελεγχόμενης περιοχής και να εισέλθει σε άλλη περιοχή ελέγχου εντός 30 λεπτών, ή εντός καθορισμένης χρονικής περιόδου που έχει συμφωνηθεί μεταξύ των εμπλεκομένων κέντρων ελέγχου περιοχής, ο συντονισμός με το επόμενο κέντρο ελέγχου περιοχής θα πρέπει να γίνεται πριν από την έκδοση της εξουσιοδότησης αναχώρησης.

3.7.4.4 Όταν ένα αεροσκάφος προτίθεται να εγκαταλείψει μια περιοχή ελέγχου για να εκτελέσει μια πτήση εκτός ελεγχομένου εναερίου χώρου και στη συνέχεια θα εισέλθει ξανά στην ίδια ή σε άλλη περιοχή ελέγχου, μπορεί να εκδίδεται μια εξουσιοδότηση από το σημείο αναχώρησης για το αεροδρόμιο της προτιθέμενης πρώτης προσγείωσης. Τέτοια εξουσιοδότηση ή αναθεωρήσεις της θα ισχύουν μόνο για εκείνα τα τμήματα της πτήσης που θα διεξαχθούν μέσα σε ελεγχόμενο εναέριο χώρο.

3.7.5 Έλεγχος ροής εναέριας κυκλοφορίας

3.7.5.1 Η υπηρεσία διαχείρισης ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM) θα ιδρύεται για εναέριο χώρο, όπου η ζήτηση εναέριας κυκλοφορίας ορισμένες φορές υπερβαίνει ή αναμένεται να υπερβεί τη δηλωμένη δυναμικότητα των ενδιαφερομένων υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

Σημείωση.- Η δυναμικότητα των ενδιαφερομένων υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας θα δηλώνεται κανονικά από τις αρμόδιες αρχές εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας.

3.7.5.2 Σύσταση.- Η μονάδα διαχείρισης της ροής εναέριας κυκλοφορίας συνιστάται να ιδρύεται στη βάση περιοχικών συμφωνιών αεροναυτιλίας ή, εάν είναι εφαρμόσιμο, μέσω πολυμερών συμφωνιών. Τέτοιες συμφωνίες πρέπει να προβλέπουν κοινές διαδικασίες και μεθόδους προσδιορισμού της χωρητικότητας.

3.7.5.3 Όταν γίνεται φανερό σε μια υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ότι δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί επιπρόσθετη κυκλοφορία από αυτή που έχει ήδη γίνει αποδεκτή σε μια δεδομένη χρονική περίοδο εντός συγκεκριμένης περιοχής, ή μπορεί να εξυπηρετηθεί με ένα δεδομένο ρυθμό, αυτή η υπηρεσία θα ειδοποιεί τη μονάδα διαχείρισης ροής εναέριας κυκλοφορίας (ATFM), όταν έχει δημιουργηθεί τέτοια μονάδα, καθώς και τις άλλες αρμόδιες υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας. Θα ενημερώνονται επίσης τα πληρώματα των πτήσεων που προορίζονται για την περιοχή αυτή καθώς και οι εκμεταλλευόμενοι για τις αναμενόμενες καθυστερήσεις ή τους περιορισμούς που θα εφαρμοστούν.

Σημείωση.- Οι εμπλεκόμενες εκμεταλλευόμενες εταιρείες θα ειδοποιούνται κανονικά προκαταβολικά, όπου είναι δυνατό, για τους περιορισμούς που επιβάλλονται από τη μονάδα διαχείρισης ροής της κυκλοφορίας, όταν έχει ιδρυθεί τέτοια μονάδα.

3.8 ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΡΟΣΩΠΩΝ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

3.8.1 Η κίνηση προσώπων ή οχημάτων, περιλαμβανομένων και των ρυμουλκούμενων αεροσκαφών στην περιοχή ελιγμών ενός αεροδρομίου, θα πρέπει να ελέγχεται από τον πύργο ελέγχου του αεροδρομίου, όπως απαιτείται, για την αποφυγή ατυχημάτων σε αυτά ή στα αεροσκάφη που προσγειώνονται, τροχοδρομούν ή απογειώνονται.

3.8.2 Σε συνθήκες όπου χρησιμοποιούνται διαδικασίες χαμηλής ορατότητας:

α) πρόσωπα και οχήματα που κινούνται στην περιοχή ελιγμών ενός αεροδρομίου θα πρέπει να περιορίζονται στο ελάχιστο δυνατό και ειδική προσοχή θα πρέπει να δίνεται στις απαιτήσεις προστασίας των ευαίσθητων περιοχών του ILS/MLS, όταν είναι σε εξέλιξη προσεγγίσεις οργάνων ακριβείας Κατηγορίας II ή III

β) υπό τους όρους της 3.8.3, ο ελάχιστος διαχωρισμός μεταξύ οχημάτων και των αεροσκαφών που τροχοδρομούν, θα πρέπει να ορίζεται από την αρμόδια αρχή εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, λαμβάνοντας υπόψη τα διαθέσιμα βοηθήματα

γ) όταν λαμβάνουν χώρα μεικτές λειτουργίες οργάνων ακριβείας ILS και MLS κατηγορίας II ή III στον ίδιο διάδρομο διαρκώς, θα προστατεύονται οι πλέον περιοριστικές ILS και MLS κρίσιμες και ευαίσθητες περιοχές.

Σημείωση.- Η περίοδος εφαρμογής των διαδικασιών χαμηλής ορατότητας καθορίζεται σύμφωνα με οδηγίες της μονάδας εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας. Καθοδήγηση σχετικά με επιχειρήσεις χαμηλής ορατότητας σε ένα αεροδρόμιο περιέχεται στο Εγχειρίδιο Καθοδήγησης Κινήσεων Επιφανείας (SMGGS) (Doc 9476).

3.8.3 Θα πρέπει να παρέχεται προτεραιότητα έναντι όλης της άλλης επίγειας κυκλοφορίας στα οχήματα επείγουσας ανάγκης, που προσεγγίζουν για βοήθεια αεροσκάφη σε κίνδυνο.

3.8.4 Υπό τους όρους της 3.8.3, οχήματα στην περιοχή ελιγμών απαιτείται να τηρούν τους ακόλουθους κανόνες:

α) τα μεταφορικά μέσα και οχήματα ρυμούλκησης αεροσκαφών θα δίνουν προτεραιότητα στα αεροσκάφη που προσγειώνονται, απογειώνονται ή τροχοδρομούν

β) τα οχήματα θα δίνουν προτεραιότητα σε άλλα οχήματα που ρυμουλκούν αεροσκάφη

γ) τα οχήματα θα δίνουν προτεραιότητα σε άλλα οχήματα σύμφωνα με οδηγίες της μονάδας εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας

δ) παρά τις προϋποθέσεις των α), β) και γ), τα μεταφορικά μέσα και οχήματα ρυμούλκησης αεροσκαφών θα συμμορφώνονται με τις οδηγίες που εκδίδονται από τον πύργο ελέγχου του αεροδρομίου.

3.9 ΠΑΡΟΧΗ ΡΑΝΤΑΡ

Σύσταση.- Τα συστήματα ραντάρ συνιστάται να απεικονίζουν τους συναγερμούς κινδύνου που σχετίζονται με την ασφάλεια και τα προειδοποιητικά μηνύματα σύγκρουσης, πρόβλεψης εμπλοκής, ελάχιστου επιπέδου ασφαλείας και τους διπλών κωδίκων SSR.

3.10 ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΡΑΝΤΑΡ ΚΙΝΗΣΗΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ (SMR)

Σημείωση.- Το ραντάρ κίνησης επιφανείας (SMR) έχει αποδειχθεί ότι είναι χρήσιμο στην υποβοήθηση της παρακολούθησης αεροσκαφών και οχημάτων στην περιοχή ελιγμών. Οι απαιτήσεις σχετικά με το SMR βρίσκονται στο Παράρτημα 14, Τόμος 1, Κεφάλαιο 8 και καθοδηγητικό υλικό χρήσης του SMR βρίσκεται στο Εγχειρίδιο Σχεδιασμού των Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας (Doc 9426).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΠΤΗΣΗΣ

4.1 ΕΦΑΡΜΟΓΗ

4.1.1 Εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης θα παρέχεται σε όλα τα αεροσκάφη που πιθανόν να επηρεάζονται από τις πληροφορίες αυτές και στα οποία:

α) παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, ή

β) είναι άλλως γνωστά στις αντίστοιχες υπηρεσίες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας.

Σημείωση.- Η εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης δεν απαλλάσσει τον κυβερνήτη ενός αεροσκάφους από οποιαδήποτε ευθύνη, και εκείνος οφείλει να πάρει την τελική απόφαση σχετικά με οποιαδήποτε προτεινόμενη μεταβολή του σχεδίου πτήσης.

4.1.2 Όπου οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας παρέχουν εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης αλλά και ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, η παροχή εξυπηρέτησης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας θα έχει προτεραιότητα έναντι της παροχής εξυπηρέτησης πληροφοριών πτήσης, όταν έτσι απαιτείται.

Σημείωση.- Αναγνωρίζεται ότι σε κάποιες περιπτώσεις αεροσκάφη στην τελική προσέγγιση, προσγείωση, απογείωση και άνοδο ενδέχεται να χρειαστούν να λάβουν χωρίς καθυστέρηση ουσιώδεις πληροφορίες, εκτός αυτών που χαρακτηρίζονται ως παροχή εξυπηρέτησης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

4.2 ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΠΤΗΣΗΣ

4.2.1 Η εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης θα περιλαμβάνει την παροχή των σχετικών:

α) πληροφοριών SIGMET και AIRMET

β) πληροφοριών που αφορούν την προέκρηξη ηφαιστειακής δραστηριότητας, ηφαιστειακές εκρήξεις και νέφη ηφαιστειακής στάχτης

γ) πληροφοριών που αφορούν την απελευθέρωση στην ατμόσφαιρα ραδιενεργών υλικών και τοξικών χημικών

δ) πληροφοριών για αλλαγές στη διαθεσιμότητα των ναυτιλιακών βοηθημάτων

ε) πληροφοριών σχετικών με αλλαγές της κατάστασης των αεροδρομίων και των συσχετιζόμενων διευκολύνσεων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων για την κατάσταση των περιοχών κίνησης του αεροδρομίου, όταν επηρεάζονται από χιόνι, πάγο ή σημαντικό βάθος ύδατος.

στ) πληροφοριών για μη επανδρωμένα ελεύθερα αερόστατα

και οποιασδήποτε άλλης πληροφορίας που πιθανόν να επηρεάζει την ασφάλεια.

4.2.2 Η εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης που παρέχεται θα περιλαμβάνει, επιπλέον αυτών που περιγράφηκαν στην 4.2.1, και την παροχή πληροφοριών όσον αφορά:

α) αναφερθείσες καιρικές συνθήκες ή προγνώσεις στα αεροδρόμια αναχώρησης ή προορισμού και στα εναλλακτικά αεροδρόμια

β) κινδύνους σύγκρουσης, σε αεροσκάφη που πετούν σε εναέριους χώρους κατηγορίας C, D, E, F και G.

γ) για πτήσεις πάνω από υδάτινες περιοχές, όσο αυτό είναι πρακτικά δυνατό και όταν ζητείται από τον κυβερνήτη, κάθε διαθέσιμη πληροφορία όπως R/T χαρακτηριστικό κλήσης, θέση, πραγματικό ίχνος, ταχύτητα, κ.λ.π., των σκαφών επιφανείας στην περιοχή.

Σημείωση 1.- Η πληροφορία της β), που αφορά μόνο γνωστά αεροσκάφη, η παρουσία των οποίων πιθανόν να συνιστά κίνδυνο σύγκρουσης για τα ενημερωθέντα αεροσκάφη, θα είναι ημιτελής ορισμένες φορές, και οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας δεν δύνανται να αναλάβουν την ευθύνη για την ακρίβειά της ή την παροχή της όλες τις φορές .

Σημείωση 2.- Όταν υπάρχει ανάγκη να συμπληρωθεί η πληροφορία κινδύνου σύγκρουσης που παρέχεται σε εφαρμογή της β), ή σε περίπτωση προσωρινής διακοπής της εξυπηρέτησης πληροφοριών πτήσης, γενικές εκπομπές πληροφοριών κυκλοφορίας από αεροσκάφη μπορούν να μεταδίδονται σε καθορισμένους εναέριους χώρους. Οδηγίες για εκπομπές πληροφοριών κυκλοφορίας από αεροσκάφη καθώς και συσχετιζόμενες λειτουργικές διαδικασίες περιέχονται στο Προσάρτημα Γ.

4.2.3 Σύσταση.- Οι μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας συνιστάται να διαβιβάζουν, το συντομότερο πρακτικά δυνατό, ειδικές αναφορές αέρος προς τα ενδιαφερόμενα αεροσκάφη, το αντίστοιχο μετεωρολογικό γραφείο και τις άλλες ενδιαφερόμενες υπηρεσίες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας. Οι εκπομπές προς τα αεροσκάφη πρέπει να συνεχίζονται για χρονική περίοδο που θα καθορίζεται μετά από συμφωνία μεταξύ των ενδιαφερομένων υπηρεσιών μετεωρολογίας και εναέριας κυκλοφορίας.

4.2.4 Η εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης που παρέχεται στις VFR πτήσεις θα περιλαμβάνει, επιπλέον αυτών που περιγράφονται στην 4.2.1, την παροχή διαθέσιμων πληροφοριών σχετικά με κυκλοφορία και καιρικές συνθήκες κατά μήκος της διαδρομής πτήσης, που πιθανόν να καταστήσουν την εκτέλεση της πτήσης αδύνατη κάτω από μετεωρολογικές συνθήκες πτήσεως εξ όψεως.

4.3 ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΠΤΗΣΗΣ

4.3.1 Εφαρμογή

4.3.1.1 Οι μετεωρολογικές και επιχειρησιακές πληροφορίες που περιλαμβάνονται στην εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης και αφορούν ναυτιλιακά βοηθήματα και αεροδρόμια θα παρέχονται, όταν είναι διαθέσιμες, με μια ολοκληρωμένη επιχειρησιακή μορφή.

4.3.1.2 Σύσταση.- Όταν πρόκειται να διαβιβαστούν προς τα αεροσκάφη ενιαία σήματα επιχειρησιακών πληροφοριών πτήσης, αυτά θα πρέπει να εκπέμπονται με το περιεχόμενο και, όπου καθορίζεται λεπτομερώς, με την ενδεικνυόμενη ακολουθία για τις διάφορες φάσεις της πτήσης.

4.3.1.3 Σύσταση.- Όταν μεταδίδονται επιχειρησιακές εκπομπές εξυπηρέτησης πληροφοριών πτήσης, θα πρέπει να περιέχουν μηνύματα με ολοκληρωμένες πληροφορίες σχετικά με επιλεγμένα επιχειρησιακά και μετεωρολογικά στοιχεία, κατάλληλα για τις διάφορες φάσεις της πτήσης.

4.3.2 Εκπομπές HF επιχειρησιακής εξυπηρέτησης πληροφοριών πτήσης (OFIS)

4.3.2.1 Σύσταση.- Οι εκπομπές HF επιχειρησιακής εξυπηρέτησης πληροφοριών πτήσης (OFIS) θα πρέπει να παρέχονται όταν έχει αποφασιστεί με περιοχικές συμφωνίες αεροναυτιλίας ότι υπάρχει τέτοια απαίτηση.

4.3.2.2 Σύσταση.- Οποτεδήποτε παρέχονται τέτοιες εκπομπές συνιστάται:

α) οι πληροφορίες να είναι σύμφωνες με την 4.3.2.5, όπως απαιτείται, σύμφωνα με περιοχικές συμφωνίες αεροναυτιλίας

β) οι αναφορές και τα προγνωστικά για τα αεροδρόμια να είναι σύμφωνα με όσα καθορίζονται στις περιοχικές συμφωνίες αεροναυτιλίας

γ) η χρονική ακολουθία των σταθμών που συμμετέχουν στην εκπομπή να είναι σύμφωνη με όσα καθορίζονται στις περιοχικές συμφωνίες αεροναυτιλίας

δ) το μήνυμα της εκπομπής HF να λαμβάνει υπόψη τις ανθρώπινες δυνατότητες και να μην υπερβαίνει το χρόνο που έχει κατανεμηθεί σε αυτό με περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας, φροντίζοντας να μην χειροτερεύει η αναγνωσιμότητά του από την ταχύτητα εκπομπής

Σημείωση.- Καθοδηγητικό υλικό για τις ανθρώπινες επιδόσεις μπορεί να βρεθεί στο Εκπαιδευτικό Εγχειρίδιο για τον Ανθρώπινο Παράγοντα (Doc 9683).

ε) κάθε μήνυμα αεροδρομίου να προσδιορίζεται από το όνομα του αεροδρομίου στο οποίο απευθύνεται η πληροφορία

στ) όταν η πληροφορία δεν έχει ληφθεί έγκαιρα για να εκπεμφθεί, η τελευταία διαθέσιμη πληροφορία να συμπεριλαμβάνεται μαζί με το χρόνο της παρατήρησης

ζ) ολόκληρο το εκπεμπόμενο μήνυμα να επαναλαμβάνεται, εάν αυτό είναι εφικτό, εντός του υπολειπομένου χρόνου, που διενεμήθη στον εκπέμποντα σταθμό

η) η εκπεμφθείσα πληροφορία να ανανεώνεται αμέσως μόλις συμβεί μια σημαντική αλλαγή, και

θ) το μήνυμα HF OFIS να ετοιμάζεται και να μεταδίδεται από τις κατάλληλες υπηρεσίες, όπως καθορίζονται από κάθε Κράτος.

4.3.2.3 Σύσταση.- Εκκρεμούσης της ανάπτυξης και υιοθέτησης μιας καταλληλότερης μορφής λόγου για παγκόσμια χρήση στις αεροναυτιλιακές ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες, οι εκπομπές HF OFIS που αναφέρονται σε αεροδρόμια καθορισμένα για χρήση από διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες, θα πρέπει να είναι διαθέσιμες στην αγγλική γλώσσα.

4.3.2.4 Σύσταση.- Όπου οι εκπομπές HF OFIS διατίθενται σε περισσότερες από μια γλώσσες, θα πρέπει να χρησιμοποιείται ξεχωριστός δίαυλος για κάθε γλώσσα.

4.3.2.5 Σύσταση.- Οι εκπομπές HF σημάτων επιχειρησιακών πληροφοριών εξυπηρέτησης πτήσεων θα πρέπει να περιέχουν τις ακόλουθες πληροφορίες, με την ενδεικνυόμενη σειρά ή όπως καθορίζεται στις περιοχικές συμφωνίες αεροναυτιλίας:

α) Πληροφορίες καιρού διαδρομής

Πληροφορίες για σημαντικά καιρικά φαινόμενα διαδρομής θα πρέπει να περιέχονται στον τύπο του διαθέσιμου SIGMET, όπως καθορίζεται στο Παράρτημα 3.

β) Πληροφορίες αεροδρομίου που περιλαμβάνουν:

1) το όνομα του αεροδρομίου

2) το χρόνο παρατήρησης

3) ουσιώδεις επιχειρησιακές πληροφορίες

4) την ταχύτητα και διεύθυνση του ανέμου επιφανείας, και αν είναι απαραίτητο τη μέγιστη ταχύτητα ανέμου

*5) την ορατότητα, και όταν είναι εφαρμόσιμο, την ορατή απόσταση διαδρόμου (RVR)

*6) τον παρόντα καιρό

*7) τα νέφη κάτω από 1500 m (5000 ft) ή κάτω από το υψηλότερο ελάχιστο ύψος τομέα, οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο, τους σωρειτομελανίες (CB) και την κάθετη ορατότητα, εάν ο ουρανός είναι καλυμμένος , και

8) την πρόγνωση του αεροδρομίου.

*** Αυτά τα στοιχεία αντικαθίστανται από τον όρο 'CAVOK', όποτε επικρατούν οι συνθήκες που καθορίζονται στο PANS-ATM (Doc 4444), Κεφάλαιο 11.**

4.3.3 Εκπομπές VHF επιχειρησιακής εξυπηρέτησης πληροφοριών πτήσης (OFIS)

4.3.3.1 Σύσταση.- Οι εκπομπές VHF επιχειρησιακής εξυπηρέτησης πληροφοριών πτήσης θα πρέπει να παρέχονται, όπως καθορίζεται από τις περιοχικές συμφωνίες αεροναυτιλίας.

4.3.3.2 Σύσταση.- Όποτε διατίθενται τέτοιες εκπομπές συνιστάται:

α) τα αεροδρόμια, που πρόκειται να περιληφθούν στις αναφορές και τα προγνωστικά, να είναι αυτά που καθορίζονται με περιοχικές συμφωνίες αεροναυτιλίας

β) κάθε μήνυμα που αφορά αεροδρόμιο να αναγνωρίζεται από το όνομα του αεροδρομίου, στο οποίο αναφέρεται η πληροφορία

γ) όταν η πληροφορία δεν έχει ληφθεί έγκαιρα για να εκπεμφθεί, η τελευταία διαθέσιμη πληροφορία να συμπεριλαμβάνεται μαζί με το χρόνο της παρατήρησης

δ) οι εκπομπές να είναι συνεχείς και επαναλαμβανόμενες

ε) το εκπεμπόμενο μήνυμα VHF OFIS να λαμβάνει υπόψη τις ανθρώπινες δυνατότητες και, όταν είναι πρακτικά δυνατό, να μην υπερβαίνει τα πέντε λεπτά, φροντίζοντας να μην χειροτερεύει η αναγνωσιμότητά του από την ταχύτητα εκπομπής

Σημείωση.- Καθοδηγητικό υλικό για τις ανθρώπινες επιδόσεις μπορεί να βρεθεί στο Εκπαιδευτικό Εγχειρίδιο για τον Ανθρώπινο Παράγοντα (Doc 9683).

στ) το εκπεμπόμενο μήνυμα να ανανεώνεται σε προγραμματισμένη βάση, όπως καθορίζεται από περιοχικές συμφωνίες αεροναυτιλίας, και επιπλέον να ανανεώνεται αμέσως μόλις συμβαίνει μια σημαντική αλλαγή, και

ζ) το VHF OFIS μήνυμα να ετοιμάζεται και να μεταδίδεται από τις κατάλληλες υπηρεσίες που καθορίζονται από κάθε Κράτος.

4.3.3.3 Σύσταση.- Εκκρεμούσης της ανάπτυξης και υιοθέτησης μιας καταλληλότερης μορφής λόγου για παγκόσμια χρήση στις αεροναυτιλιακές ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες, οι VHF OFIS εκπομπές που αναφέρονται σε αεροδρόμια καθορισμένα για χρήση από διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες, θα πρέπει να είναι διαθέσιμες στην αγγλική γλώσσα.

4.3.3.4 Σύσταση.- Όπου οι εκπομπές VHF OFIS διατίθενται σε περισσότερες από μια γλώσσες, θα πρέπει να χρησιμοποιείται ξεχωριστός δίαυλος για κάθε γλώσσα.

4.3.3.5 Σύσταση.- Οι VHF εκπομπές επιχειρησιακών μηνυμάτων πληροφοριών εξυπηρέτησης πτήσεων θα πρέπει να περιέχουν τις ακόλουθες πληροφορίες με την ενδεικνυόμενη σειρά:

α) το όνομα του αεροδρομίου

β) το χρόνο παρατήρησης

γ) το διάδρομο προσγείωσης

δ) σημαντικές καταστάσεις της επιφανείας του διαδρόμου και την ανάλογη ικανότητα πέδησης

ε) αλλαγές στην επιχειρησιακή κατάσταση των ναυτιλιακών βοηθημάτων, εάν προβλέπεται

στ) την καθυστέρηση κράτησης, όπως αρμόζει

ζ) την διεύθυνση και ταχύτητα του ανέμου επιφανείας και τη μέγιστη ταχύτητα ανέμου, αν προβλέπεται

*η) την ορατότητα και, όταν είναι εφαρμόσιμο, την ορατή απόσταση διαδρόμου (RVR)

*θ) τον παρόντα καιρό

*ι) τα νέφη κάτω από 1500μ. (5000ft) ή κάτω από το υψηλότερο ελάχιστο ύψος του τομέα, οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο, τους σωρειτομελανίες και την κάθετη ορατότητα αν ο ουρανός είναι καλυμμένος (σκοτεινός), όταν είναι διαθέσιμη

**κ) την θερμοκρασία αέρος

**λ) το σημείο δρόσου

**μ) το QNH

ν) την πρόγνωση TREND, όταν διατίθεται, και

ξ) την αναγγελία σημάτων SIGMET.

4.3.4 Εκπομπές αυτόματης εξυπηρέτησης τερματικών πληροφοριών φωνής (Voice-ATIS)

4.3.4.1 Οι εκπομπές αυτόματης εξυπηρέτησης τερματικών πληροφοριών φωνής θα διατίθενται στα αεροδρόμια, όπου υπάρχει ανάγκη μείωσης του φόρτου επικοινωνίας στους VHF διαύλους εξυπηρέτησης επικοινωνιών εναέριας κυκλοφορίας αέρος-εδάφους. Όταν παρέχονται θα περιλαμβάνουν:

α) μια εκπομπή εξυπηρέτησης αφικνούμενων αεροσκαφών, ή

β) μια εκπομπή εξυπηρέτησης αναχωρούντων αεροσκαφών, ή

γ) μια εκπομπή εξυπηρέτησης αφικνούμενων και αναχωρούντων αεροσκαφών, ή

δ) δύο εκπομπές εξυπηρέτησης αφικνούμενων και αναχωρούντων αντίστοιχα σε εκείνα τα αεροδρόμια, όπου η διάρκεια μιας εκπομπής εξυπηρέτησης και των δυο είναι υπερβολικά μεγάλη.

4.3.4.2 Μια ξεχωριστή VHF συχνότητα, όταν είναι πρακτικά δυνατό, θα πρέπει να χρησιμοποιείται για εκπομπές ATIS-φωνής. Εάν δεν διατίθεται ξεχωριστή συχνότητα, η εκπομπή μπορεί να γίνεται στο δίαυλο φωνής του καταλληλότερου τερματικού ναυτιλιακού βοηθήματος, κατά προτίμηση ενός VOR, υπό την προϋπόθεση να υπάρχει επαρκής εμβέλεια και ευκρίνεια, και η αναγνώριση του ναυτιλιακού βοηθήματος να διαδέχεται την εκπομπή έτσι ώστε η τελευταία να μην εξαλείφεται.

4.3.4.3 Εκπομπή ATIS-φωνής δεν θα γίνεται στο ραδιοφωνικό κανάλι ενός ILS.

4.3.4.4 Όταν μεταδίδεται ATIS-φωνής η εκπομπή θα είναι συνεχής και επαναλαμβανόμενη.

4.3.4.5 Οι πληροφορίες, που περιέχονται στην ισχύουσα εκπομπή, πρέπει να γνωστοποιούνται άμεσα στις μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας που παρέχει πληροφορίες προς τα αεροσκάφη σχετικές με την προσέγγιση, προσγείωση και απογείωση, όταν το μήνυμα δεν έχει προετοιμαστεί από αυτές τις μονάδες.

Σημείωση.- Οι απαιτήσεις για την παροχή του ATIS που ισχύουν τόσο για το ATIS-φωνής όσο και για το ATIS-δεδομένων περιλαμβάνονται στην 4.3.6 παρακάτω.

4.3.4.6 Σύσταση.- Εκκρεμούσης της ανάπτυξης και υιοθέτησης μιας καταλληλότερης μορφής λόγου για παγκόσμια χρήση στις αεροναυτιλιακές ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες, οι εκπομπές ATIS-φωνής που διατίθενται σε αεροδρόμια καθορισμένα για χρήση από διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες, θα πρέπει να είναι διαθέσιμες στην αγγλική γλώσσα.

*** Αυτά τα στοιχεία αντικαθίστανται από τον όρο 'CAVOK', όποτε επικρατούν οι συνθήκες που καθορίζονται στο PANS-ATM (Doc 4444), Κεφάλαιο 11.**

**** Όπως καθορίζεται στη βάση των συμφωνιών περιοχικής αεροναυτιλίας.**

4.3.4.7 Σύσταση.- Όπου οι εκπομπές ATIS-φωνής είναι διαθέσιμες σε περισσότερες από μια γλώσσες, θα πρέπει να χρησιμοποιείται ξεχωριστό κανάλι φωνής για κάθε γλώσσα.

4.3.4.8 Σύσταση.- Το μήνυμα εκπομπής ATIS-φωνής δεν θα πρέπει, όταν είναι πρακτικά δυνατό, να υπερβαίνει τα 30 δευτερόλεπτα, φροντίζοντας να μην βλάπτεται η ευκρίνεια του μηνύματος ATIS από την ταχύτητα εκπομπής ή από το σήμα αναγνώρισης του ναυτιλιακού βοηθήματος που χρησιμοποιείται για την εκπομπή του ATIS. Το μήνυμα εκπομπής του ATIS πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις ανθρώπινες επιδόσεις.

Σημείωση.- Καθοδηγητικό υλικό για τις ανθρώπινες επιδόσεις μπορεί να βρεθεί στο Εκπαιδευτικό Εγχειρίδιο για τον Ανθρώπινο Παράγοντα (Doc 9683).

4.3.5 Αυτόματη εξυπηρέτηση τερματικών πληροφοριών μέσω ζεύξης δεδομένων (ATIS-δεδομένων)

4.3.5.1 Όπου το ATIS-δεδομένων συμπληρώνει το υπάρχον ATIS-φωνής που διατίθεται, οι πληροφορίες θα πρέπει να είναι πανομοιότυπες στο περιεχόμενο και στον τύπο με την υπάρχουσα εκπομπή του ATIS-φωνής.

4.3.5.1.1 Όταν συμπεριλαμβάνονται οι μετεωρολογικές πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο, αλλά τα δεδομένα στοιχεία παραμένουν σύμφωνα με τις παραμέτρους των κριτηρίων σημαντικών αλλαγών, το περιεχόμενο θα θεωρείται ταυτόσημο, για το λόγο της διατήρησης του ιδίου χαρακτηριστικού.

Σημείωση.- Τα κριτήρια σημαντικών αλλαγών καθορίζονται στο Παράρτημα 3, 4.3.4.

4.3.5.2 Όπου το ATIS-δεδομένων συμπληρώνει το υπάρχον ATIS-φωνής που διατίθεται, και απαιτείται ενημέρωση για το ATIS, το ATIS-φωνής και το ATIS-δεδομένων θα πρέπει να ενημερώνονται ταυτόχρονα.

Σημείωση.- Καθοδηγητικό υλικό για το ATIS-δεδομένων περιέχεται στο Εγχειρίδιο Εφαρμογών Ζεύξης Δεδομένων για τις Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας (Doc 9694). Οι τεχνικές απαιτήσεις για την εφαρμογή του ATIS-δεδομένων περιλαμβάνονται στο Παράρτημα 10, Τόμος ΙΙΙ, Μέρος Ι, Κεφάλαιο 3.

4.3.6 Αυτόματη εξυπηρέτηση τερματικών πληροφοριών (φωνής και/ή ζεύξης δεδομένων)

4.3.6.1 Όταν παρέχεται ATIS-φωνής και/ή ATIS-δεδομένων:

α) η πληροφορία που μεταδίδεται θα αναφέρεται σε ένα μόνο αεροδρόμιο

β) οι μεταδιδόμενες πληροφορίες θα ανανεώνονται αμέσως μόλις συμβεί μια σημαντική αλλαγή

γ) η προετοιμασία και διανομή του σήματος ATIS θα είναι ευθύνη των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας

δ) τα ιδιαίτερα μηνύματα ATIS θα αναγνωρίζονται από το χαρακτηριστικό του τύπου γράμματος του φωνητικού αλφάβητου του ICAO. Τα χαρακτηριστικά που εκχωρούνται σε διαδοχικά μηνύματα ATIS θα πρέπει να βρίσκονται σε αλφαβητική σειρά

ε) τα αεροσκάφη θα πρέπει να επιβεβαιώνουν τη λήψη της πληροφορίας, μόλις αποκαταστήσουν επικοινωνία με τη μονάδα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας που παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου προσέγγισης ή πύργου ελέγχου αεροδρομίου, αναλόγως

στ) η αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας θα πρέπει να παρέχει στο αεροσκάφος την τρέχουσα βαρομετρική πίεση, όταν απαντήσει στο μήνυμα της

ε) ανωτέρω ή, στην περίπτωση αφικνούμενου αεροσκάφους, σε χρόνο που μπορεί να έχει προκαθορισθεί

ζ) οι μετεωρολογικές πληροφορίες θα εξάγονται από τις τοπικές συνήθεις επαναλαμβανόμενες ή έκτακτες αναφορές παρατηρήσεων.

Σημείωση.- Σύμφωνα με το Παράρτημα 3, Τομείς 4.5 και 4.7, η ταχύτητα και η διεύθυνση του ανέμου εδάφους καθώς και η ορατή απόσταση διαδρόμου πρέπει να είναι υπολογισμένα με μέσο όρο πάνω από δυο ή ένα λεπτό, αντίστοιχα. Οι πληροφορίες ανέμου θα αναφέρονται σε συνθήκες κατά μήκος του διαδρόμου για τα αναχωρούντα αεροσκάφη και σε συνθήκες της ζώνης προσγείωσης για τα αφικνούμενα αεροσκάφη. Ένα περίγραμμα της τοπικής μετεωρολογικής αναφοράς, συμπεριλαμβανομένων των διακυμάνσεων και της ανάλυσης κάθε στοιχείου, βρίσκεται στο Πρόσθεμα 2 του Παραρτήματος 3. Επιπρόσθετα κριτήρια για τις τοπικές μετεωρολογικές αναφορές περιέχονται στο Κεφάλαιο 4 και στο Προσάρτημα Γ του Παραρτήματος 3.

4.3.6.2 Όταν η γρήγορη αλλαγή των μετεωρολογικών συνθηκών καθιστά μη ενδεδειγμένη την αναφορά καιρού στις εκπομπές ATIS, τα μηνύματα ATIS θα δηλώνουν ότι οι σχετικές πληροφορίες καιρού θα δοθούν στην πρώτη επαφή με την μονάδα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας.

4.3.6.3 Οι πληροφορίες που περιέχονται στο ισχύον ATIS, η λήψη του οποίου έχει επιβεβαιωθεί από το ενδιαφερόμενο αεροσκάφος, δεν χρειάζεται να περιληφθούν σε μια απευθείας εκπομπή προς το αεροσκάφος, με εξαίρεση τη βαρομετρική πίεση, η οποία θα παρέχεται σύμφωνα με την παραγρ. 4.3.6.1 στ).

4.3.6.4 Αν ένα αεροσκάφος επιβεβαιώσει τη λήψη μιας εκπομπής ATIS που δεν ισχύει πλέον, κάθε στοιχείο των πληροφοριών που χρειάζεται ανανέωση θα πρέπει να εκπέμπεται προς το αεροσκάφος χωρίς καθυστέρηση.

4.3.6.5 Σύσταση.- Τα περιεχόμενα του ATIS πρέπει να είναι όσο το δυνατόν συντομότερα. Πληροφορίες επιπρόσθετες αυτών που καθορίζονται στις 4.3.7 μέχρι 4.3.9, για παράδειγμα πληροφορίες ήδη διαθέσιμες στις εκδόσεις αεροναυτιλιακών πληροφοριών (AIPs) και NOTAM, θα έπρεπε να περιλαμβάνονται μόνο όταν δικαιολογούνται σε εξαιρετικές περιπτώσεις.

4.3.7 Εκπομπές ATIS για αφικνούμενα και αναχωρούντα αεροσκάφη

Μηνύματα ATIS που περιέχουν πληροφορίες άφιξης και αναχώρησης θα περιλαμβάνουν τα ακόλουθα στοιχεία με τη σειρά κατάταξης :

α) το όνομα του αεροδρομίου

β) τον ενδείκτη άφιξης και/ή αναχώρησης

γ) τον τύπο, αν η επικοινωνία γίνεται με ATIS-δεδομένων

δ) το χαρακτηριστικό

ε) τον χρόνο παρατήρησης, εάν απαιτείται

στ) τον τύπο προσέγγισης που αναμένεται

ζ) τον διάδρομο εν χρήσει και την κατάσταση του συστήματος ανάσχεσης, αν υπάρχει, που αποτελεί ενδεχόμενο κίνδυνο

η) σημαντικές καταστάσεις επιφανείας του διαδρόμου, και αν κρίνεται απαραίτητο, την ικανότητα πέδησης

θ) την καθυστέρηση κράτησης, αν είναι αναγκαίο

ι) το μεταβατικό επίπεδο, αν εφαρμόζεται

κ) άλλες ουσιώδεις επιχειρησιακές πληροφορίες

λ) την ταχύτητα και διεύθυνση του ανέμου επιφανείας, περιλαμβανομένων σημαντικών διακυμάνσεων και, αν είναι διαθέσιμοι αισθητήρες ανίχνευσης ανέμου επιφανεί-

ας συνδεδεμένοι ειδικά με τμήματα του διαδρόμου εν χρήσει, και η σχετική πληροφορία αιτηθεί από τους χειριστές, θα ενδείκνυται ο διάδρομος και το τμήμα του διαδρόμου στο οποίο αναφέρεται η πληροφορία

*μ) την ορατότητα και, όταν εφαρμόζεται, την ορατή απόσταση διαδρόμου (RVR)

*ν) τον παρόντα καιρό

*ξ) τα νέφη κάτω από 1500 m (5000 ft) ή κάτω από το υψηλότερο ελάχιστο ύψος του τομέα, οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο, τους σωρειτομελανίες (CB) και αν ο ουρανός είναι καλυμμένος την κατακόρυφη ορατότητα, όταν είναι διαθέσιμη

ο) την θερμοκρασία αέρα

**π) το σημείο δρόσου

ρ) τη βαρομετρική πίεση

σ) οποιαδήποτε διαθέσιμη πληροφορία για σημαντικά μετεωρολογικά φαινόμενα στις περιοχές προσέγγισης και ανόδου, συμπεριλαμβανομένων και των απότομων αλλαγών του ανέμου, καθώς και πληροφορίες για πρόσφατο καιρό επιχειρησιακής σπουδαιότητας

τ) προγνωστικά TREND, όταν διατίθενται, και

υ) ειδικές οδηγίες ATIS.

4.3.8 Εκπομπές ATIS για αφικνούμενα αεροσκάφη

Τα μηνύματα ATIS που περιέχουν μόνο πληροφορίες άφιξης πρέπει να περιλαμβάνουν τα ακόλουθα στοιχεία πληροφοριών με τη σειρά κατάταξης:

α) το όνομα του αεροδρομίου

β) τον ενδείκτη άφιξης

γ) τον τύπο, αν η επικοινωνία γίνεται με ATIS-δεδομένων

δ) το χαρακτηριστικό

ε) το χρόνο παρατήρησης, άν απαιτείται

στ) τον τύπο προσέγγισης, που αναμένεται

ζ) τον κύριο διάδρομο προσγείωσης και την κατάσταση του συστήματος ανάσχεσης, αν υπάρχει, που αποτελεί ενδεχόμενο κίνδυνο

η) σημαντικές καταστάσεις επιφανείας του διαδρόμου, και αν χρειάζεται, την ικανότητα πέδησης

θ) την καθυστέρηση κράτησης, αν είναι αναγκαίο

ι) το μεταβατικό επίπεδο, αν εφαρμόζεται

κ) άλλες ουσιώδεις επιχειρησιακές πληροφορίες

λ) την ταχύτητα και διεύθυνση του ανέμου επιφανείας, περιλαμβανομένων σημαντικών διακυμάνσεων και, αν είναι διαθέσιμοι αισθητήρες ανίχνευσης ανέμου επιφανείας συνδεδεμένοι ειδικά με τμήματα του διαδρόμου εν χρήσει, και η σχετική πληροφορία αιτηθεί από τους χειριστές, θα ενδείκνυται ο διάδρομος και το τμήμα του διαδρόμου στο οποίο αναφέρεται η πληροφορία

*μ) την ορατότητα και, όταν εφαρμόζεται, την ορατή απόσταση διαδρόμου (RVR)

*ν) τον παρόντα καιρό

*ξ) τα νέφη κάτω από 1500 m (5000 ft) ή κάτω από το υψηλότερο ελάχιστο ύψος του τομέα, οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο, τους σωρειτομελανίες (CB) και αν ο ουρανός είναι καλυμμένος την κατακόρυφη ορατότητα, όταν είναι διαθέσιμη

ο) τη θερμοκρασία αέρα

**π) το σημείου δρόσου

ρ) τη βαρομετρική πίεση

*** Αυτά τα στοιχεία αντικαθίστανται από τον όρο 'CAVOK', όποτε επικρατούν οι συνθήκες που καθορίζονται στο PANS-ATM (Doc 4444), Κεφάλαιο 11.**

****Όπως καθορίζεται στη βάση των συμφωνιών περιοχικής αεροναυτιλίας.**

σ) οποιαδήποτε διαθέσιμη πληροφορία για σημαντικά μετεωρολογικά φαινόμενα στη περιοχή προσέγγισης όπως η απότομη αλλαγή του ανέμου, καθώς και πληροφορίες για πρόσφατα καιρικά φαινόμενα επιχειρησιακής σπουδαιότητας

τ) προγνωστικά TREND, όταν διατίθενται, και

υ) ειδικές οδηγίες ATIS.

4.3.9 Εκπομπές ATIS για αναχωρούντα αεροσκάφη.

Μηνύματα ATIS που περιέχουν μόνο πληροφορίες αναχώρησης θα περιλαμβάνουν τα ακόλουθα στοιχεία πληροφοριών με τη σειρά κατάταξης:

α) το όνομα του αεροδρομίου

β) τον ενδείκτη αναχώρησης

γ) τον τύπο, αν η επικοινωνία γίνεται με ATIS-δεδομένων

δ) το χαρακτηριστικό

ε) το χρόνο παρατήρησης, εάν απαιτείται

στ) το διάδρομο απογείωσης και την κατάσταση του συστήματος ανάσχεσης, αν υπάρχει, που αποτελεί ενδεχόμενο κίνδυνο

ζ) σημαντικές καταστάσεις επιφανείας του διαδρόμου, και αν χρειάζεται, την ικανότητα πέδησης

η) την καθυστέρηση αναχώρησης, αν είναι αναγκαίο

θ) το μεταβατικό επίπεδο, αν εφαρμόζεται

ι) άλλες ουσιώδεις επιχειρησιακές πληροφορίες

κ) την ταχύτητα και διεύθυνση του ανέμου επιφανείας, περιλαμβανομένων σημαντικών διακυμάνσεων και, αν είναι διαθέσιμοι αισθητήρες ανίχνευσης ανέμου επιφανείας συνδεδεμένοι ειδικά με τμήματα του διαδρόμου εν χρήσει, και η σχετική πληροφορία αιτηθεί από τους χειριστές, θα ενδείκνυται ο διάδρομος και το τμήμα του διαδρόμου στο οποίο αναφέρεται η πληροφορία

*λ) την ορατότητα και, όταν εφαρμόζεται, την ορατή απόσταση διαδρόμου (RVR)

*μ) τον παρόντα καιρό

*ν) τα νέφη κάτω από 1500 m (5000 ft) ή κάτω από το υψηλότερο ελάχιστο ύψος του τομέα, οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο, τους σωρειτομελανίες (CB) και αν ο ουρανός είναι καλυμμένος την κατακόρυφη ορατότητα, όταν είναι διαθέσιμη

ξ) την θερμοκρασία αέρα

**ο) το σημείο δρόσου

π) τη βαρομετρική πίεση

ρ) οποιαδήποτε διαθέσιμη πληροφορία για σημαντικά μετεωρολογικά φαινόμενα στη περιοχή ανόδου, όπως η απότομη αλλαγή του ανέμου

σ) προγνωστικά TREND, όταν διατίθενται, και

τ) ειδικές οδηγίες ATIS.

4.3.10 Χρήση των μηνυμάτων OFIS σε κατευθείαν εκπομπές ερωτοαποκρίσεων

Όταν ζητείται από τον πιλότο, θα εκπέμπεται το κατάλληλο μήνυμα OFIS (Operational Flight Information Service) από την αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας.

4.4 ΕΚΠΟΜΠΕΣ VOLMET ΚΑΙ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ VOLMET-ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ (D-VOLMET)

4.4.1 Σύσταση.- Οι εκπομπές HF και/ή VHF VOLMET και/ή η διάθεση προς χρήση του VOLMET-δεδομένων θα παρέχονται όταν έχει καθοριστεί από περιοχικές συμφωνίες αεροναυτιλίας ότι υπάρχει τέτοια απαίτηση.

*** Αυτά τα στοιχεία αντικαθίστανται από τον όρο «CAVOK», όποτε επικρατούν οι συνθήκες που καθορίζονται στο PANS-ATM (Doc 4444), Κεφάλαιο 11.**

**** Όπως καθορίζεται στη βάση των συμφωνιών περιοχικής αεροναυτιλίας.**

Σημείωση.- Το Παράρτημα 3, 11.5 και 11.6 παρέχουν λεπτομέρειες για τις εκπομπές VOLMET και τη διάθεση προς χρήση του VOLMET-δεδομένων.

4.4.2 Σύσταση.- Οι εκπομπές VOLMET θα χρησιμοποιούν τις συνήθεις ραδιοτηλεφωνικές φρασεολογίες.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για τις συνήθεις ραδιοτηλεφωνικές φρασεολογίες που χρησιμοποιούνται στις εκπομπές του VOLMET δίδεται στο Εγχειρίδιο του Συντονισμού μεταξύ Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας, Υπηρεσιών Αεροναυτικών Πληροφοριών και Αεροναυτικών Μετεωρολογικών Εξυπηρετήσεων (Doc 9377), Πρόσθεμα 1.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΣΥΝΕΓΕΡΣΗΣ

5.1 ΕΦΑΡΜΟΓΗ

5.1.1 Εξυπηρέτηση συνέγερσης θα παρέχεται :

α) για όλα τα αεροσκάφη, στα οποία παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας

β) κατά το πρακτικώς δυνατό, σε όλα τα άλλα αεροσκάφη που έχουν καταθέσει ένα σχέδιο πτήσεως ή είναι διαφορετικά γνωστά στις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, και

γ) σε κάθε αεροσκάφος που είναι γνωστό ή πιστεύεται ότι έχει υποστεί παράνομη επέμβαση.

5.1.2 Τα κέντρα πληροφοριών πτήσεων ή τα κέντρα ελέγχου περιοχής θα χρησιμεύουν ως τα κεντρικά σημεία συλλογής όλων των πληροφοριών που σχετίζονται με μια κατάσταση επείγουσας ανάγκης ενός αεροσκάφους που επιχειρεί μέσα σε αυτήν την περιοχή πληροφοριών πτήσης ή ελέγχου, και θα προωθούν τέτοιες πληροφορίες στο αρμόδιο κέντρο συντονισμού διάσωσης.

5.1.3 Στη περίπτωση μιας κατάστασης επείγουσας ανάγκης που παρουσιάζεται σε ένα αεροσκάφος, ενώ αυτό βρίσκεται υπό τον έλεγχο ενός πύργου ελέγχου αεροδρομίου ή μιας μονάδας ελέγχου προσέγγισης, αυτή η μονάδα θα ενημερώνει αμέσως το υπεύθυνο κέντρο πληροφοριών πτήσης ή το κέντρο ελέγχου περιοχής, το οποίο με τη σειρά του θα ενημερώνει το κέντρο συντονισμού διάσωσης, εκτός αν δεν απαιτείται αυτή η ενημέρωση του κέντρου ελέγχου περιοχής, του κέντρου πληροφοριών πτήσης ή του κέντρου συντονισμού διάσωσης, όταν είναι τέτοια η φύση της κατάστασης ανάγκης ώστε να θεωρείται η ενημέρωση περιττή.

5.1.3.1 Ωστόσο, όταν η επιτακτικότητα της κατάστασης το απαιτεί, ο αρμόδιος πύργος ελέγχου αεροδρομίου ή η μονάδα ελέγχου προσέγγισης πρέπει πρώτα να συνεγείρουν και να λάβουν πρόσθετα αναγκαία μέτρα για να θέσουν σε κίνηση όλους τους κατάλληλους τοπικούς οργανισμούς διάσωσης και επείγουσας ανάγκης, οι οποίοι μπορούν να δώσουν την απαιτούμενη άμεση βοήθεια.

5.2 ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΤΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΔΙΑΣΩΣΗΣ

5.2.1 Χωρίς προκατάληψη έναντι άλλων περιπτώσεων, οι οποίες πιθανόν να καταστήσουν τέτοια ενημέρωση ενδεδειγμένη, οι μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, εκτός όσων ορίζονται στην 5.5.1, θα ενημερώνουν τα κέντρα συντονισμού διάσωσης αμέσως όταν ένα αεροσκάφος θεωρηθεί ότι βρίσκεται σε μια κατάσταση επείγουσας ανάγκης, σύμφωνα με τα ακόλουθα :

α) Φάση αβεβαιότητας όταν:

1) καμία επικοινωνία δεν επιτεύχθηκε με το αεροσκάφος εντός μιας περιόδου 30 λεπτών μετά το χρόνο που θα έπρεπε να είχε επιτευχθεί επικοινωνία, ή από το χρόνο που έγινε μια ανεπιτυχής προσπάθεια να αποκατασταθεί η επαφή, οποιοδήποτε συνέβη ενωρίτερα, ή όταν

2) ένα αεροσκάφος απέτυχε να φθάσει εντός 30 λεπτών από τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης που γνωστοποιήθηκε από το χειριστή ή εκτιμήθηκε από τις μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, οποιοδήποτε συνέβη τελευταίο,

εκτός εάν δεν υπάρχει καμιά αμφιβολία για την ασφάλεια του αεροσκάφους και των επιβατών του.

β) Φάση συναγερμού όταν:

1) μετά τη φάση αβεβαιότητας, οι διαδοχικές προσπάθειες για να αποκατασταθεί η επικοινωνία με το αεροσκάφος ή η αναζήτηση πληροφοριών μέσω άλλων σχετικών πηγών απέτυχαν να φανερώσουν ειδήσεις για το αεροσκάφος, ή όταν

2) ένα αεροσκάφος πήρε άδεια προσγείωσης και απέτυχε να προσγειωθεί εντός 5’ λεπτών από τον υπολογιζόμενο χρόνο προσγείωσης και η επικοινωνία δεν επανεκτήθη με το αεροσκάφος, ή όταν

3) ελήφθη πληροφορία που υποδεικνύει ότι η πτητική ικανότητα του αεροσκάφους έχει υποβαθμιστεί, όχι όμως σε τέτοιο βαθμό ώστε να είναι πιθανή η αναγκαστική προσγείωση,

εκτός αν υπάρχει μαρτυρία που θα μπορούσε να κατευνάσει το φόβο για την ασφάλεια του αεροσκάφους και των επιβατών του, ή όταν

4) είναι γνωστό ή πιστεύεται ότι ένα αεροσκάφος έχει υποστεί παράνομη επέμβαση.

γ) Φάση κινδύνου όταν:

1) μετά τη φάση συναγερμού, οι περαιτέρω ανεπιτυχείς προσπάθειες για να αποκατασταθεί η επικοινωνία με το αεροσκάφος και πλέον εκτεταμένες έρευνες υποδεικνύουν την πιθανότητα να βρίσκεται το αεροσκάφος σε κίνδυνο, ή όταν

2) τα καύσιμα επί του αεροσκάφους θεωρείται ότι έχουν εξαντληθεί, ή είναι ανεπαρκή για να καταστήσουν δυνατό να φθάσει το αεροσκάφος ασφαλώς, ή όταν

3) ελήφθη πληροφορία που υποδεικνύει ότι η πτητική ικανότητα του αεροσκάφους έχει υποβαθμιστεί σε βαθμό ώστε να είναι πιθανή η αναγκαστική προσγείωση, ή όταν

4) ελήφθη πληροφορία ή είναι λογικά βέβαιο ότι το αεροσκάφος πρόκειται να εκτελέσει ή έχει εκτελέσει αναγκαστική προσγείωση,

εκτός όταν υπάρχει λογική βεβαιότητα ότι το αεροσκάφος και οι επιβάτες του δεν απειλούνται από σοβαρό και άμεσο κίνδυνο και δεν απαιτούν άμεση βοήθεια.

5.2.2 Η ειδοποίηση θα περιέχει εκείνες από τις ακόλουθες πληροφορίες που διατίθενται και με την παρακάτω σειρά:

α) τις συντμήσεις INCERFA, ALERFA ή DETRESFA ανάλογα με τη φάση της επείγουσας ανάγκης

β) την υπηρεσία και το πρόσωπο που κάνει την κλήση

γ) την φύση της επείγουσας ανάγκης

δ) σημαντικές πληροφορίες από το σχέδιο πτήσης

ε) τη μονάδα που έκανε την τελευταία επαφή, το χρόνο και το μέσο που χρησιμοποιήθηκε

στ) την τελευταία αναφορά θέσης και τον τρόπο που καθορίσθηκε

ζ) το χρώμα και τα διακριτικά σήματα του αεροσκάφους

η) οποιαδήποτε ενέργεια ελήφθη από το γραφείο αναφορών

θ) άλλες σχετικές πληροφορίες.

5.2.2.1 Σύσταση.- Το μέρος των πληροφοριών που προσδιορίσθηκαν στην 5.2.2 και δεν είναι διαθέσιμες τη στιγμή που ενημερώνεται το κέντρο συντονισμού διάσωσης συνιστάται να αναζητούνται από τη μονάδα εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας πριν την κήρυξη μιας φάσης κινδύνου, εάν υπάρχει λογική βεβαιότητα ότι θα εξελιχθεί αυτή η φάση.

5.2.3 Επιπλέον της κοινοποίησης της 5.2.1, θα χορηγούνται χωρίς καθυστέρηση στο κέντρο συντονισμού διάσωσης:

α) κάθε επιπλέον χρήσιμη πληροφορία, ειδικά πάνω στην εξέλιξη της κατάστασης ανάγκης μέσω των διαδοχικών φάσεων, ή

β) πληροφορία ότι η κατάσταση επείγουσας ανάγκης έπαυσε να υφίσταται.

Σημείωση.- Η ακύρωση της ενέργειας που άρχισε το κέντρο συντονισμού διάσωσης είναι ευθύνη αυτού του κέντρου.

5.3 ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Οι μονάδες εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας θα χρησιμοποιούν , όπως απαιτείται, όλα τα διαθέσιμα μέσα επικοινωνιών κατά την προσπάθεια απόκτησης και διατήρησης επικοινωνίας με το αεροσκάφος σε κατάσταση ανάγκης, καθώς και για την απόκτηση πληροφοριών για το αεροσκάφος.

5.4 ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ ΣΕ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

Όταν θεωρείται ότι υπάρχει μια κατάσταση επείγουσας ανάγκης, η πτήση του εμπλεκόμενου αεροσκάφους θα αποτυπώνεται σε χάρτη προκειμένου να προσδιορίζεται η πιθανή μελλοντική θέση του αεροσκάφους και η μέγιστη ακτίνα εμβέλειάς του από την τελευταία γνωστή του θέση. Οι πτήσεις άλλων αεροσκαφών που είναι γνωστό ότι επιχειρούν στη γειτνίαση του εμπλεκόμενου αεροσκάφους θα αποτυπώνονται επίσης με συντεταγμένες, προκειμένου να προσδιορίζονται οι πιθανές μελλοντικές τους θέσεις και η μέγιστη διάρκεια.

5.5 ΠΑΡΟΧΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΣΤΟΝ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΟΜΕΝΟ

5.5.1 Όταν ένα κέντρο ελέγχου περιοχής ή ένα κέντρο πληροφοριών πτήσης αποφασίσει ότι ένα αεροσκάφος είναι σε φάση αβεβαιότητας ή συναγερμού, θα ειδοποιήσει τον εκμεταλλευόμενο, εφόσον είναι πρακτικά δυνατό, πριν ενημερώσει το κέντρο συντονισμού διάσωσης.

Σημείωση.- Αν ένα αεροσκάφος είναι σε φάση κινδύνου, το κέντρο συντονισμού διάσωσης πρέπει να ενημερώνεται αμέσως, σύμφωνα με την 5.2.1.

5.5.2 Όλες οι πληροφορίες που κοινοποιήθηκαν στο κέντρο συντονισμού διάσωσης από ένα κέντρο ελέγχου περιοχής ή πληροφοριών πτήσης θα μεταδίδονται χωρίς καθυστέρηση και στον αερομεταφορέα, όταν είναι πρακτικά δυνατό.

5.6 ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΠΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΟΥΝ ΣΤΗ ΓΕΙΤΝΙΑΣΗ ΕΝΟΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ ΣΕ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

5.6.1 Όταν έχει επαληθευθεί από μια μονάδα εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας ότι ένα αεροσκάφος είναι σε κατάσταση επείγουσας ανάγκης, άλλα αεροσκάφη που είναι γνωστό ότι κινούνται στη γειτνίαση του εμπλεκόμενου αεροσκάφους θα πρέπει, εκτός από όσα ορίζονται στην 5.6.2, να ενημερώνονται για τη φύση της κατάστασης ανάγκης το συντομότερο δυνατό.

5.6.2 Όταν μια μονάδα εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας γνωρίζει ή πιστεύει ότι ένα αεροσκάφος έχει υποστεί παράνομη επέμβαση, δεν θα γίνεται καμία αναφορά στις επικοινωνίες εναέριας κυκλοφορίας αέροςεδάφους για τη φύση της κατάστασης ανάγκης, εκτός εάν αναφέρθηκε πρώτα στις επικοινωνίες από το εμπλεκόμενο αεροσκάφος και είναι βέβαιο ότι τέτοια αναφορά δεν θα επιδεινώσει την κατάσταση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΕ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

6.1 ΚΙΝΗΤΗ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ (ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΑΕΡΟΣ-ΕΔΑΦΟΥΣ)

6.1.1 Γενικά

6.1.1.1 Η ραδιοτηλεφωνία και/ή η ζεύξη δεδομένων θα χρησιμοποιούνται στις επικοινωνίες αέρος-εδάφους για σκοπούς εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας.

Σημείωση.- Οι απαιτήσεις για τις μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας να συντηρούν και να διατηρούν την ακρόαση στο δίαυλο κινδύνου 121,5 MHz καθορίζονται στο Παράρτημα 10, στους Τόμους ΙΙ και V.

6.1.1.2 Όταν χρησιμοποιούνται απευθείας αμφίδρομες επικοινωνίες ραδιοτηλεφωνίας ή ζεύξης δεδομένων μεταξύ πιλότου-ελεγκτού για την παροχή εξυπηρέτησης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, θα παρέχονται τα μέσα καταγραφής των συνομιλιών για όλους αυτούς τους διαύλους επικοινωνιών αέρος-εδάφους.

6.1.2 Για την υπηρεσία πληροφοριών πτήσης

6.1.2.1 Οι ευκολίες επικοινωνιών αέρος-εδάφους θα δίνουν τη δυνατότητα να λαμβάνουν χώρα αμφίδρομες επικοινωνίες μεταξύ μιας μονάδας παροχής εξυπηρέτησης πληροφοριών πτήσης και κατάλληλα εξοπλισμένων αεροσκαφών που κινούνται οπουδήποτε μέσα στην περιοχή πληροφοριών πτήσης.

6.1.2.2 Σύσταση.- Όταν είναι πρακτικά δυνατό, οι ευκολίες επικοινωνιών αέρος-εδάφους για την εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης συνιστάται να επιτρέπουν την άμεση, ταχεία, συνεχή και χωρίς παρεμβολές αμφίδρομη επικοινωνία.

6.1.3 Για την υπηρεσία ελέγχου περιοχής

6.1.3.1 Οι εγκαταστάσεις επικοινωνιών αέρος-εδάφους θα επιτρέπουν τις αμφίδρομες επικοινωνίες μεταξύ μιας μονάδας που παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου περιοχής και κατάλληλα εξοπλισμένων αεροσκαφών που πετούν οπουδήποτε μέσα στην(ις) περιοχή(ές) ελέγχου.

6.1.3.2 Σύσταση.- Όταν είναι πρακτικά δυνατό, οι ευκολίες επικοινωνίας αέρος-εδάφους για την εξυπηρέτηση του ελέγχου περιοχής θα πρέπει να επιτρέπουν την άμεση, ταχεία, συνεχή και χωρίς παρεμβολές αμφίδρομη επικοινωνία.

6.1.3.3 Σύσταση.- Όπου χρησιμοποιούνται δίαυλοι επικοινωνιών αέρος-εδάφους για την εξυπηρέτηση ελέγχου περιοχής και δουλεύουν με αναμεταδότες, θα πρέπει να γίνονται κατάλληλες ρυθμίσεις που να επιτρέπουν την άμεση επικοινωνία πιλότου-ελεγκτού, όταν και όπως απαιτείται.

6.1.4 Για την υπηρεσία ελέγχου προσέγγισης

6.1.5.1 Οι εγκαταστάσεις επικοινωνιών αέρος-εδάφους θα επιτρέπουν την άμεση, ταχεία, συνεχή και χωρίς παρεμβολές αμφίδρομη επικοινωνία μεταξύ της μονάδας παροχής εξυπηρέτησης ελέγχου προσέγγισης και κατάλληλα εξοπλισμένων αεροσκαφών υπό τον έλεγχό της.

6.1.5.2 Όπου η υπηρεσία παροχής εξυπηρέτησης ελέγχου προσέγγισης λειτουργεί ως ξεχωριστή υπηρεσία, οι επικοινωνίες αέρος-εδάφους θα πρέπει να διεξάγονται μέσω των διαύλων επικοινωνίας που έχουν παρασχεθεί για δική της αποκλειστική χρήση.

6.1.6 Για την υπηρεσία ελέγχου αεροδρομίου

6.1.5.1 Οι εγκαταστάσεις επικοινωνιών αέρος-εδάφους θα επιτρέπουν την άμεση, ταχεία, συνεχή και χωρίς παρεμβολές αμφίδρομη επικοινωνία μεταξύ ενός πύργου ελέγχου αεροδρομίου και κατάλληλα εξοπλισμένων αεροσκαφών που κινούνται σε οποιαδήποτε απόσταση εντός 45 Km (25 NM) από το εν λόγω αεροδρόμιο.

6.1.5.2 Σύσταση.- Όπου το επιτρέπουν οι συνθήκες, θα πρέπει να παρέχονται ξεχωριστοί δίαυλοι επικοινωνιών για τον έλεγχο της κυκλοφορίας που επιχειρεί στην περιοχή ελιγμών.

6.2 ΣΤΑΘΕΡΗ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ (ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΕΔΑΦΟΥΣ-ΕΔΑΦΟΥΣ)

6.2.1 Γενικά

6.2.1.1 Ευθείες επικοινωνίες και/ή σε συνδυασμό με τεχνικές ανταλλαγής ψηφιακών δεδομένων θα χρησιμοποιούνται στις επικοινωνίες εδάφους-εδάφους για σκοπούς εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας.

Σημείωση.- Η χρονική ένδειξη της ταχύτητας, με την οποία θα πρέπει να αποκαθίσταται η επικοινωνία, παρέχεται ως οδηγός στις υπηρεσίες επικοινωνιών, ειδικά για τον καθορισμό των τύπων των απαιτουμένων διαύλων επικοινωνίας. Για παράδειγμα, η ένδειξη 'ακαριαία' αποδίδεται σε επικοινωνίες που εξασφαλίζουν αποτελεσματικά την άμεση πρόσβαση μεταξύ των ελεγκτών, 'δεκαπέντε δευτερόλεπτα' είναι ο χρόνος για την αποδοχή κλήσης στον τηλεφωνικό πίνακα και 'πέντε λεπτά' για αποκατάσταση επικοινωνίας με ενδιάμεσες μεθόδους, που περιλαμβάνουν αναμεταβίβαση.

6.2.2 Επικοινωνίες μέσα σε μια περιοχή πληροφοριών πτήσης

6.2.2.1 Επικοινωνίες μεταξύ μονάδων εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας

6.2.2.1.1 Ένα κέντρο πληροφοριών πτήσης θα έχει τη δυνατότητα για επικοινωνίες με τις παρακάτω μονάδες, που παρέχουν υπηρεσία μέσα στην περιοχή ευθύνης του:

α) το κέντρο ελέγχου περιοχής, εκτός αν είναι συνεγκατεστημένα

β) τις μονάδες ελέγχου προσέγγισης

γ) τους πύργους ελέγχου αεροδρομίων.

6.2.2.1.2 Ένα κέντρο ελέγχου περιοχής, επιπλέον της σύνδεσής του με το κέντρο πληροφοριών πτήσης, όπως ορίζεται στην 6.2.2.1.1, θα έχει τη δυνατότητα επικοινωνιών και με τις παρακάτω μονάδες που παρέχουν εξυπηρέτηση μέσα στην περιοχή ευθύνης του:

α) μονάδες ελέγχου προσέγγισης

β) πύργους ελέγχου αεροδρομίων

γ) γραφεία αναφορών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, όταν είναι χωριστά εγκατεστημένα.

6.2.2.1.3 Μια υπηρεσία ελέγχου προσέγγισης, επιπλέον της σύνδεσής της με το κέντρο πληροφοριών πτήσης και το κέντρο ελέγχου περιοχής, όπως ορίζεται στις 6.2.2.1.1 και 6.2.2.1.2, θα έχει δυνατότητες επικοινωνιών και με τους συσχετιζόμενους πύργους ελέγχου και όταν είναι χωριστά εγκατεστημένα, με τα συνεργαζόμενα γραφεία αναφορών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

6.2.2.1.4 Ένας πύργος ελέγχου αεροδρομίου, επιπλέον της σύνδεσής του με το κέντρο πληροφοριών πτήσης, το κέντρο ελέγχου περιοχής και την υπηρεσία ελέγχου προσέγγισης, όπως ορίζεται στις 6.2.2.1.1, 6.2.2.1.2 και 6.2.2.1.3, θα έχει δυνατότητες επικοινωνιών και με το συνεργαζόμενο γραφείο αναφορών εναέριας κυκλοφορίας, όταν είναι χωριστά εγκατεστημένο.

6.2.2.2 Επικοινωνίες μεταξύ μονάδων εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας και άλλων υπηρεσιών

6.2.2.2.1 Ένα κέντρο πληροφοριών πτήσης και ένα κέντρο ελέγχου περιοχής θα έχουν δυνατότητες επικοινωνιών με τις παρακάτω μονάδες, που παρέχουν υπηρεσία μέσα στην αντίστοιχη περιοχή ευθύνης τους:

α) αρμόδιες στρατιωτικές μονάδες

β) μετεωρολογικό γραφείο εξυπηρέτησης του κέντρου

γ) αεροναυτικό τηλεπικοινωνιακό σταθμό εξυπηρέτησης του κέντρου

δ) αρμόδια γραφεία των εκμεταλλευομένων

ε) κέντρο συντονισμού διάσωσης ή σε απουσία τέτοιου κέντρου, οποιαδήποτε άλλη αρμόδια υπηρεσία έκτακτης ανάγκης

στ) διεθνές γραφείο αγγελιών (NOTAM), που εξυπηρετεί το κέντρο.

6.2.2.2.2 Μια υπηρεσία ελέγχου προσέγγισης και ένας πύργος ελέγχου αεροδρομίου θα έχουν δυνατότητες επικοινωνιών με τις ακόλουθες μονάδες, που παρέχουν υπηρεσία μέσα στην αντίστοιχη περιοχή ευθύνης τους:

α) αρμόδιες στρατιωτικές μονάδες

β) υπηρεσίες διάσωσης και έκτακτης ανάγκης (συμπεριλαμβανομένων της νοσοκομειακής, πυροσβεστικής, κλπ)

γ) μετεωρολογικό γραφείο που εξυπηρετεί την εν λόγω μονάδα

δ) αεροναυτικό τηλεπικοινωνιακό σταθμό που εξυπηρετεί την εν λόγω μονάδα

ε) υπηρεσία παροχής εξυπηρέτησης διαχείρισης του χώρου στάθμευσης, όταν είναι ξεχωριστά εγκατεστημένη.

6.2.2.2.3 Οι απαιτούμενες διευκολύνσεις επικοινωνιών των 6.2.2.2.1 α) και 6.2.2.2.2 α), θα λαμβάνουν υπόψη τις προϋποθέσεις για ταχείες και αξιόπιστες επικοινωνίες μεταξύ των εμπλεκομένων μονάδων εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας και των στρατιωτικών μονάδων, που είναι υπεύθυνες για τον έλεγχο αποστολών αναχαίτισης μέσα στην περιοχή ευθύνης των υπηρεσιών εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας.

6.2.2.3 Περιγραφή των δυνατοτήτων των επικοινωνιών

6.2.2.3.1 Οι απαιτούμενες διευκολύνσεις επικοινωνιών των 6.2.2.1, 6.2.2.2.1 α) και 6.2.2.2.2 α), β) και γ) θα εξασφαλίζουν τις προϋποθέσεις για:

α) επικοινωνίες μέσω κατευθείαν ομιλίας αποκλειστικά, ή σε συνδυασμό με επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων, οι οποίες για σκοπούς μεταβίβασης ελέγχου ραντάρ μπορούν να αποκατασταθούν ακαριαία, και για άλλους σκοπούς μπορούν κανονικά να αποκατασταθούν μέσα σε δεκαπέντε δευτερόλεπτα, και

β) έντυπες επικοινωνίες, όταν απαιτείται ένα γραπτό τεκμήριο, όπου ο χρόνος μεταφοράς του σήματος δεν θα είναι μεγαλύτερος από πέντε λεπτά.

6.2.2.3.2 Σύσταση.- Σε όλες τις περιπτώσεις που δεν καλύπτονται από την 6.2.2.3.1, οι διευκολύνσεις επικοινωνιών θα πρέπει να εξασφαλίζουν προϋποθέσεις για:

α) επικοινωνίες μέσω απευθείας συνομιλίας αποκλειστικά, ή σε συνδυασμό με επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων, οι οποίες μπορούν να αποκατασταθούν μέσα σε δεκαπέντε δευτερόλεπτα, και

β) έντυπες επικοινωνίες, όταν απαιτείται ένα γραπτό τεκμήριο, όπου ο χρόνος μεταβίβασης του σήματος δεν θα είναι μεγαλύτερος από πέντε λεπτά.

6.2.2.3.3 Σύσταση.- Σε όλες τις περιπτώσεις που απαιτείται αυτόματη μεταβίβαση δεδομένων προς και/ή από τους υπολογιστές των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας συνιστάται να εξασφαλίζονται κατάλληλες διαδικασίες για αυτόματη καταγραφή.

6.2.2.3.4 Σύσταση.- Τα μέσα επικοινωνιών που απαιτούνται, σύμφωνα με τις 6.2.2.1 και 6.2.2.2, θα πρέπει να συμπληρώνονται, όπως και όπου είναι ανάγκη, με εγκαταστάσεις άλλων τύπων οπτικών ή ακουστικών επικοινωνιών, για παράδειγμα, κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης ή ξεχωριστά συστήματα επεξεργασίας πληροφοριών.

6.2.2.3.5 Τα μέσα επικοινωνιών που απαιτούνται στις 6.2.2.2.2 α), β) και γ), θα προβλέπουν τη λειτουργία της επικοινωνιακής σύσκεψης (conference) για τις άμεσες επικοινωνίες ομιλίας.

6.2.2.3.6 Σύσταση.- Τα μέσα επικοινωνιών που απαιτούνται στην 6.2.2.2.2 δ) συνιστάται να προβλέπουν τη λειτουργία της επικοινωνιακής σύσκεψης (conference) για τις άμεσες επικοινωνίες ομιλίας, όπου οι επικοινωνίες μπορούν να αποκατασταθούν κανονικά μέσα σε δεκαπέντε δευτερόλεπτα.

6.2.2.3.7 Όλα τα μέσα επικοινωνιών απευθείας ομιλίας ή ζεύξης δεδομένων μεταξύ υπηρεσιών εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας και μεταξύ των υπηρεσιών εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας και των αρμοδίων στρατιωτικών μονάδων, θα εφοδιάζονται με αυτόματη καταγραφή (recording).

6.2.2.3.8 Σύσταση.- Όλα τα μέσα επικοινωνιών απευθείας ομιλίας ή ζεύξης δεδομένων που απαιτούνται από τις 6.2.2.2.1 και 6.2.2.2.2 και δεν καλύπτονται διαφορετικά από την. 6.2.2.3.7, συνιστάται να εφοδιάζονται με αυτόματη καταγραφή.

6.2.3 Επικοινωνίες μεταξύ περιοχών πληροφοριών πτήσεων

6.2.3.1 Τα κέντρα πληροφοριών πτήσεων και τα κέντρα ελέγχου περιοχής θα διαθέτουν ευκολίες για επικοινωνίες με τα γειτονικά κέντρα πληροφοριών πτήσης και τα κέντρα ελέγχου περιοχής.

6.2.3.1.1 Αυτές οι ευκολίες επικοινωνιών θα προβλέπουν σε όλες τις περιπτώσεις μηνύματα σε μορφή κατάλληλη για διατήρηση σαν μόνιμο αρχείο, και διανομή σύμφωνα με τους χρόνους μεταβίβασης που ορίζονται με περιοχικές συμφωνίες αεροναυτιλίας.

6.2.3.1.2 Εκτός αν καθορίζεται διαφορετικά στη βάση περιοχικών συμφωνιών αεροναυτιλίας, τα μέσα επικοινωνιών μεταξύ κέντρων ελέγχου περιοχής που εξυπηρετούν γειτνιάζουσες περιοχές ελέγχου, προβλέπεται να περιλαμβάνουν επιπρόσθετα ευθείες ομιλίες επικοινωνιών και, όπου είναι πρακτικά δυνατό, επικοινωνίες ζεύξης ψηφιακών δεδομένων, με αυτόματη καταγραφή. Με αυτές τις ευκολίες οι επικοινωνίες μπορούν να αποκατασταθούν άμεσα για σκοπούς μεταβίβασης ελέγχου χρησιμοποιώντας δεδομένα ραντάρ ή αυτόματη εξαρτημένη επιτήρηση (ADS), και για άλλους σκοπούς οι επικοινωνίες μπορούν κανονικά να αποκατασταθούν μέσα σε δεκαπέντε δευτερόλεπτα.

6.2.3.1.3 Όταν απαιτείται μετά από συμφωνία μεταξύ των ενδιαφερομένων Κρατών με σκοπό την εξάλειψη ή μείωση της ανάγκης αναχαιτίσεων στην περίπτωση παρέκκλισης από το προδιαγεγραμμένο ίχνος, οι ευκολίες επικοινωνιών μεταξύ γειτονικών κέντρων πληροφοριών πτήσης ή κέντρων ελέγχου περιοχής, διαφορετικές από εκείνες που μνημονεύτηκαν στην 6.2.3.1.2, θα περιλαμβάνουν τις προϋποθέσεις για επικοινωνίες απευθείας συνομιλίας αποκλειστικά, ή σε συνδυασμό με επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων. Οι διευκολύνσεις των επικοινωνιών θα περιλαμβάνουν αυτόματη καταγραφή.

6.2.3.1.4 Σύσταση.- Τα μέσα επικοινωνιών της 6.2.3.1.3 συνιστάται να επιτρέπουν την αποκατάσταση επικοινωνίας κανονικά μέσα σε δεκαπέντε δευτερόλεπτα.

6.2.3.2 Σύσταση.- Γειτονικές μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας συνιστάται να

συνδέονται μεταξύ τους σε όλες τις περιπτώσεις όπου υπάρχουν ειδικές περιστάσεις.

Σημείωση.- Οι ειδικές περιστάσεις μπορεί να οφείλονται στη πυκνότητα της κυκλοφορίας, στο είδος της επιχείρησης των αεροσκαφών και/ή στον τρόπο με τον οποίο είναι οργανωμένος ο εναέριος χώρος και μπορεί να υπάρχουν ακόμη και αν οι περιοχές ελέγχου και/ή οι ζώνες ελέγχου δεν γειτνιάζουν ή δεν έχουν (ακόμη) καθορισθεί.

6.2.3.3 Σύσταση.- Όπου είναι τέτοιες οι τοπικές συνθήκες που καθιστούν αναγκαίο να δοθεί άδεια σε αεροσκάφος για είσοδο σε γειτονική περιοχή πριν από την αναχώρηση, συνιστάται να συνδέεται η αρμόδια μονάδα ελέγχου προσέγγισης και/ή ο πύργος ελέγχου του αεροδρομίου με το κέντρο ελέγχου περιοχής που εξυπηρετεί τη γειτονική περιοχή.

6.2.3.4 Σύσταση.- Οι ευκολίες επικοινωνιών των 6.2.3.2 και 6.2.3.3 συνιστάται να προβλέπουν επικοινωνίες απευθείας συνομιλίας αποκλειστικά ή σε συνδυασμό με ζεύξη δεδομένων με αυτόματη καταγραφή. Με αυτές τις ευκολίες οι επικοινωνίες μπορούν να αποκατασταθούν άμεσα για σκοπούς μεταβίβασης ελέγχου χρησιμοποιώντας δεδομένα ραντάρ ή αυτόματης εξαρτημένης επιτήρησης, ενώ για άλλους σκοπούς οι επικοινωνίες μπορούν κανονικά να αποκατασταθούν μέσα σε δεκαπέντε δευτερόλεπτα.

6.2.3.5 Σύσταση.- Σε όλες τις περιπτώσεις όπου απαιτείται αυτόματη ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ των υπολογιστών εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, θα πρέπει να διατίθενται κατάλληλα μέσα αυτόματης καταγραφής.

6.2.3 Διαδικασίες επικοινωνιών απευθείας συνομιλίας

Σύσταση.- Συνιστάται να αναπτυχθούν κατάλληλες διαδικασίες επικοινωνιών απευθείας συνομιλίας ώστε να επιτρέπουν την άμεση σύνδεση για πολύ επείγουσες κλήσεις, αναφορικά με την ασφάλεια αεροσκάφους, και τη διακοπή, αν είναι αναγκαίο, λιγότερο επειγουσών κλήσεων που βρίσκονται σε εξέλιξη εκείνη τη στιγμή.

6.3 ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΙΝΗΣΗΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ

6.3.1 Επικοινωνίες για τον έλεγχο οχημάτων εκτός από αεροσκάφη στις περιοχές ελιγμών ελεγχομένων αεροδρομίων

6.3.1.1 Ευκολίες αμφίδρομης ραδιοτηλεφωνικής επικοινωνίας θα διατίθενται για την υπηρεσία ελέγχου αεροδρομίου για τον έλεγχο οχημάτων στην περιοχή ελιγμών, εκτός εάν η επικοινωνία με ένα σύστημα οπτικών σημάτων θεωρείται επαρκής.

6.3.1.2 Σύσταση- Όπου οι συνθήκες το δικαιολογούν, συνιστάται να διατίθενται ξεχωριστοί δίαυλοι επικοινωνίας για τον έλεγχο των οχημάτων στην περιοχή ελιγμών. Θα πρέπει επίσης να παρέχεται αυτόματη καταγραφή όλων αυτών των διαύλων.

6.4 ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

6.4.1 Αυτόματη καταγραφή δεδομένων παρακολούθησης

6.4.1.1 Σύσταση.- Δεδομένα παρακολούθησης που λαμβάνονται από πρωτεύον και δευτερεύον ραντάρ ή μέσω αυτόματης εξαρτημένης επιτήρησης, και χρησιμοποιούνται σαν βοήθημα για τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, συνιστάται να καταγράφονται αυτόματα για χρήση σε διερευνήσεις ατυχημάτων και περιστατικών, έρευνας και διάσωσης, εκπαίδευσης και αξιολόγησης συστημάτων παρακολούθησης και ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

6.4.1.2 Σύσταση.- Οι αυτόματες καταγραφές θα πρέπει να διατηρούνται για μια περίοδο τουλάχιστον δεκατεσσάρων ημερών. Όταν οι καταγραφές σχετίζονται με διερευνήσεις ατυχημάτων και περιστατικών, συνιστάται να διατηρούνται για μεγαλύτερες περιόδους μέχρι να γίνει φανερό ότι δεν απαιτούνται πλέον.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΓΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

7.1 ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

7.1.1 Γενικά

7.1.1.1 Οι μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας θα εφοδιάζονται με ενημερωμένες πληροφορίες για τις υφιστάμενες και προβλεπόμενες μετεωρολογικές συνθήκες που απαιτούνται για την εκτέλεση των αντίστοιχων λειτουργιών τους. Οι πληροφορίες θα αποδίδονται σε τέτοια μορφή ώστε να απαιτείται η ελάχιστη ερμηνεία από μέρους του προσωπικού των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και σε συχνότητα που ικανοποιεί τις απαιτήσεις των εμπλεκομένων υπηρεσιών εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας.

7.1.1.2 Σύσταση.- Τα μετεωρολογικά γραφεία συνιστάται να είναι εγκατεστημένα έτσι ώστε να διευκολύνουν την προσωπική διαβούλευση μεταξύ του μετεωρολογικού προσωπικού και του προσωπικού των μονάδων παροχής εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας. Όπου η συστέγαση δεν είναι πρακτικά δυνατή, η απαιτούμενη διαβούλευση θα πρέπει να επιτυγχάνεται με άλλα μέσα.

7.1.1.3 Σύσταση.- Οι μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας συνιστάται να τροφοδοτούνται με τις διαθέσιμες λεπτομερείς πληροφορίες για την τοποθεσία, κατακόρυφη ανάπτυξη, διεύθυνση και βαθμό μετακίνησης των μετεωρολογικών φαινομένων στη γειτνίαση του αεροδρομίου, και ειδικότερα στις περιοχές ανόδου και προσέγγισης, οι οποίες θα μπορούσαν να είναι επικίνδυνες για τις επιχειρήσεις των αεροσκαφών.

Σημείωση.- Τα μετεωρολογικά φαινόμενα περιγράφονται στο Παράρτημα 3, Κεφάλαιο 4, 4.12.1.

7.1.1.4 Σύσταση.- Όταν διατίθενται στις μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας δεδομένα για ανώτερο εναέριο χώρο επεξεργασμένα από υπολογιστή σε ψηφιακή μορφή για χρήση από τους υπολογιστές των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, τα περιεχόμενα, η διάταξη και οι ρυθμίσεις εκπομπής θα πρέπει να είναι όπως συμφωνήθηκαν μεταξύ της μετεωρολογικής αρχής και της αρμόδιας αρχής εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας.

7.1.2 Κέντρα πληροφοριών πτήσης και κέντρα ελέγχου περιοχής

7.1.2.1 Τα κέντρα πληροφοριών πτήσης και τα κέντρα ελέγχου περιοχής θα τροφοδοτούνται με πληροφορίες SIGMET και AIRMET, ειδικές αναφορές αέρος, τρέχουσες μετεωρολογικές αναφορές και προβλέψεις, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην ύπαρξη ή την αναμενόμενη εμφάνιση επιδείνωσης του καιρού αμέσως μόλις κάτι τέτοιο μπορέσει να προσδιορισθεί. Αυτές οι αναφορές και οι προβλέψεις θα καλύπτουν την περιοχή πληροφοριών πτήσης ή την περιοχή ελέγχου και όποιες άλλες περιοχές θα μπορούσαν να καθορισθούν στη βάση περιοχικών συμφωνιών αεροναυτιλίας.

Σημείωση.- Για το σκοπό της λήψης αναγκαίων μέτρων, συγκεκριμένες αλλαγές του καιρού ερμηνεύονται ως επιδείνωση καιρού, αν και συνήθως δεν θεωρούνται ως τέτοιες. Μια αύξηση της θερμοκρασίας π.χ πιθανόν να επηρεάσει δυσμενώς τη λειτουργία ορισμένων τύπων αεροσκαφών.

7.1.2.2 Τα κέντρα πληροφοριών πτήσης και τα κέντρα ελέγχου περιοχής πρέπει να έχουν στη διάθεσή τους και σε τακτά διαστήματα τις ισχύουσες μετρήσεις της βαρομετρικής πίεσης για τη ρύθμιση υψομέτρου, για τοποθεσίες καθορισμένες από αυτά τα κέντρα.

7.1.3 Μονάδες παροχής εξυπηρέτησης ελέγχου προσέγγισης

7.1.3.1 Οι μονάδες που παρέχουν εξυπηρέτηση ελέγχου προσέγγισης θα εφοδιάζονται με τις τρέχουσες μετεωρολογικές αναφορές και προβλέψεις για τον εναέριο χώρο και τα υποκείμενα στον έλεγχό τους αεροδρόμια. Ειδικές αναφορές και τροποποιήσεις στις προβλέψεις θα μεταδίδονται στις μονάδες παροχής εξυπηρέτησης ελέγχου προσέγγισης μόλις είναι αναγκαίες σύμφωνα με καθιερωμένα κριτήρια, χωρίς αναμονή για την επόμενη συνήθη αναφορά ή πρόβλεψη. Όπου χρησιμοποιούνται πολλαπλά ανεμόμετρα, οι ενδείξεις στις οποίες αναφέρονται θα καταγράφονται καθαρά για τον προσδιορισμό του διαδρόμου και του τμήματος του διαδρόμου που παρακολουθείται από κάθε ανεμόμετρο.

Σημείωση.- Δες τη σημείωση που ακολουθεί την 7.1.2.1.

7.1.3.2 Οι μονάδες που παρέχουν εξυπηρέτηση ελέγχου προσέγγισης πρέπει να έχουν στη διάθεσή τους τις ισχύουσες μετρήσεις της βαρομετρικής πίεσης για τη ρύθμιση υψομέτρου, για τοποθεσίες καθορισμένες από αυτό το κέντρο.

7.1.3.3 Οι μονάδες που παρέχουν εξυπηρέτηση ελέγχου προσέγγισης για τελική προσέγγιση, προσγείωση και απογείωση θα είναι εξοπλισμένες με ενδείκτες ανέμου επιφανείας. Οι ενδείκτες θα αναφέρονται στις ίδιες θέσεις παρατήρησης και θα τροφοδοτούνται από τα ίδια ανεμόμετρα όπως οι αντίστοιχοι ενδείκτες του πύργου ελέγχου αεροδρομίου και του μετεωρολογικού σταθμού, όπου υπάρχει τέτοιος σταθμός.

7.1.3.4 Οι μονάδες παροχής εξυπηρέτησης ελέγχου προσέγγισης για τελική προσέγγιση, προσγείωση και απογείωση σε αεροδρόμια όπου οι τιμές της ορατής απόστασης διαδρόμου (RVR) υπολογίζονται με ενόργανα μέσα, θα είναι εξοπλισμένες με ενδείκτες που επιτρέπουν την ανάγνωση των τρεχουσών τιμών της ορατής απόστασης του διαδρόμου. Οι ενδείκτες θα αναφέρονται στις ίδιες θέσεις παρατήρησης και θα τροφοδοτούνται από την ίδια συσκευή μέτρησης της ορατής απόστασης διαδρόμου με τους αντίστοιχους ενδείκτες στον πύργο ελέγχου αεροδρομίου και στον μετεωρολογικό σταθμό, όπου υπάρχει τέτοιος σταθμός.

7.1.3.5 Σύσταση.- Οι μονάδες που παρέχουν εξυπηρέτηση προσέγγισης για τελική προσέγγιση, προσγείωση και απογείωση συνιστάται να έχουν στη διάθεσή τους πληροφορίες για απότομες μεταβολές της έντασης και κατεύθυνσης του ανέμου (wind shears), οι οποίες θα μπορούσαν να επηρεάσουν αρνητικά το αεροσκάφος στη διαδικασία προσέγγισης ή απογείωσης.

Σημείωση.- Διατάξεις που αφορούν την έκδοση προειδοποιητικών μηνυμάτων εμφάνισης κατακόρυφων ρευμάτων και απαιτήσεων μετεωρολογικών πληροφοριών για την εναέρια κυκλοφορία δίδονται στο Παράρτημα 3, στα Κεφάλαια 7 και 10 αντίστοιχα.

7.1.4 Πύργοι ελέγχου αεροδρομίου

7.1.4.1 Οι πύργοι ελέγχου αεροδρομίου θα έχουν στη διάθεσή τους τις τρέχουσες μετεωρολογικές αναφορές και προβλέψεις για το αεροδρόμιο που τους αφορά. Ειδικές αναφορές και τροποποιήσεις στις προγνώσεις θα μεταδίδονται στους πύργους ελέγχου αεροδρομίου αμέσως μόλις κριθούν αναγκαίες σύμφωνα με καθορισμένα κριτήρια, χωρίς αναμονή για τη συνήθη επόμενη αναφορά ή πρόβλεψη.

Σημείωση: Δες τη σημείωση που ακολουθεί την 7.1.2.1.

7.1.4.2 Οι πύργοι ελέγχου αεροδρομίου θα εφοδιάζονται με τις ισχύουσες μετρήσεις της βαρομετρικής πίεσης για τη ρύθμιση υψομέτρων για το εν λόγω αεροδρόμιο.

7.1.4.3 Οι πύργοι ελέγχου αεροδρομίου θα εξοπλίζονται με ενδείκτες ανέμου επιφανείας. Οι ενδείκτες θα αναφέρονται στις ίδιες τοποθεσίες παρατήρησης και θα τροφοδοτούνται από τα ίδια ανεμόμετρα με τους αντίστοιχους ενδείκτες στο μετεωρολογικό σταθμό, όπου υπάρχει τέτοιος σταθμός. Όπου χρησιμοποιούνται πολλαπλά ανεμόμετρα, οι ενδείκτες στους οποίους αναφέρονται θα σημαίνονται καθαρά για να αναγνωρίζεται ο διάδρομος και το τμήμα του διαδρόμου που παρακολουθείται από κάθε ανεμόμετρο.

7.1.4.4 Οι πύργοι ελέγχου σε αεροδρόμια όπου οι τιμές της ορατής απόστασης διαδρόμου (RVR) υπολογίζονται με ενόργανα μέσα, πρέπει να είναι εξοπλισμένοι με ενδείκτες που θα επιτρέπουν την ανάγνωση της ισχύουσας τιμής της ορατής απόστασης διαδρόμου. Οι ενδείκτες θα πρέπει να αναφέρονται στις ίδιες τοποθεσίες παρατήρησης και να τροφοδοτούνται από τις ίδιες συσκευές μέτρησης της ορατής απόστασης διαδρόμου με τους αντίστοιχους ενδείκτες στο μετεωρολογικό σταθμό, όπου υπάρχει τέτοιος σταθμός.

7.1.4.5 Σύσταση.- Οι πύργοι ελέγχου αεροδρομίου συνιστάται να έχουν στη διάθεσή τους πληροφορίες για απότομες μεταβολές της έντασης και κατεύθυνσης του ανέμου (wind shears), οι οποίες θα μπορούσαν να επηρεάσουν αρνητικά τα αεροσκάφη στη διαδικασία προσέγγισης ή απογείωσης και εκείνα που κινούνται ταχέως πάνω στο διάδρομο μετά τη προσγείωση ή πριν την απογείωση.

7.1.4.6 Σύσταση.- Οι πύργοι ελέγχου αεροδρομίου και/ή άλλες αρμόδιες μονάδες, συνιστάται να έχουν στη διάθεσή τους πληροφορίες που αφορούν μετεωρολογικές συνθήκες που θα μπορούσαν να επηρεάσουν αρνητικά τα αεροσκάφη στο έδαφος, συμπεριλαμβανομένων των σταθμευμένων αεροσκαφών και των διευκολύνσεων και υπηρεσιών του αεροδρομίου.

Σημείωση.- Οι μετεωρολογικές συνθήκες καταγράφονται στο Παράρτημα 3, στο Κεφάλαιο 7, 7.5.2.

7.1.5 Σταθμοί επικοινωνιών

Όπου είναι αναγκαίο για σκοπούς πληροφοριών πτήσης, οι σταθμοί επικοινωνιών θα εφοδιάζονται με τις τρέχουσες μετεωρολογικές αναφορές και προβλέψεις. Ένα αντίγραφο αυτών των πληροφοριών θα προωθείται στο κέντρο πληροφοριών πτήσης ή στο κέντρο ελέγχου περιοχής.

7.2 ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ

Οι πύργοι ελέγχου αεροδρομίου και οι μονάδες παροχής εξυπηρέτησης ελέγχου προσέγγισης θα είναι συνεχώς ενήμεροι για τις σημαντικές λειτουργικές συνθήκες της περιοχής ελιγμών, συμπεριλαμβανομένης της ύπαρξης προσωρινών κινδύνων, και για την επιχειρησιακή κατάσταση οποιωνδήποτε σχετικών μέσων στα αεροδρόμια, τα οποία τους ενδιαφέρουν.

7.3 ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΒΟΗΘΗΜΑΤΩΝ

7.3.1 Οι μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας θα είναι συνεχώς ενήμερες για την επιχειρησιακή κατάσταση των μη οπτικών ναυτιλιακών βοηθημάτων, και για εκείνα τα οπτικά βοηθήματα που είναι ουσιώδη για τις διαδικασίες απογείωσης, αναχώρησης, προσέγγισης και προσγείωσης μέσα στην περιοχή ευθύνης τους, καθώς και για εκείνα τα οπτικά και μη οπτικά βοηθήματα που είναι ουσιώδη για την κίνηση στο έδαφος.

7.3.2 Σύσταση.- Οι πληροφορίες για την επιχειρησιακή κατάσταση των οπτικών και μη οπτικών βοηθημάτων και οποιεσδήποτε αλλαγές αυτής, όπως αναφέρονται στην 7.3.1, συνιστάται να προσλαμβάνονται από τις αρμόδιες υπηρεσίες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας σε μια χρονική βάση ανάλογα με τη χρήση των συνδεομένων βοηθημάτων.

Σημείωση.- Καθοδηγητικό υλικό αναφορικά με την παροχή πληροφοριών στις υπηρεσίες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας σχετικά με τα οπτικά και μη οπτικά βοηθήματα περιέχεται στο Εγχειρίδιο Σχεδιασμού των Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας (Doc 9426). Οι προδιαγραφές για την παρακολούθηση των οπτικών βοηθημάτων περιέχονται στο Παράρτημα 14, Τόμος I και σχετικό καθοδηγητικό υλικό βρίσκεται στο Εγχειρίδιο Σχεδιασμού Αεροδρομίων (Doc 9157), Μέρος 5. Οι προδιαγραφές για την παρακολούθηση των μη οπτικών βοηθημάτων περιέχονται στο Παράρτημα 10, Τόμος I.

7.4 ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΜΗ ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΑ ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΑΕΡΟΣΤΑΤΑ

Οι εκμεταλλευόμενοι μη επανδρωμένα ελεύθερα αερόστατα θα κρατούν ενήμερες τις αρμόδιες μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας για τις λεπτομέρειες των πτήσεων των μη επανδρωμένων ελεύθερων αερόστατων σύμφωνα με του όρους που περιέχονται στο Παράρτημα 2.

7.5 ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΗΦΑΙΣΤΕΙΑΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ

7.5.1 Οι μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας θα ενημερώνονται, με τοπική συμφωνία, για προεκρήξεις ηφαιστειακής δραστηριότητας, ηφαιστειακές εκρήξεις και νέφη ηφαιστειακής στάχτης, που πιθανόν να επηρεάζουν εναέριο χώρο που χρησιμοποιείται από πτήσεις μέσα στην περιοχή ευθύνης τους.

7.5.2 Τα κέντρα ελέγχου περιοχής και πληροφοριών πτήσης θα λαμβάνουν συμβουλευτικές πληροφορίες για την ηφαιστειακή στάχτη, που εκδίδονται από το συνεργαζόμενο VAAC.

Σημείωση.- Τα VAAC καθορίζονται από τοπικές συμφωνίες αεροναυτιλίας σύμφωνα με το Παράρτημα 3, 3.6.1.

7.7 ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΡΑΔΙΕΝΕΡΓΑ ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΤΟΞΙΚΑ ΧΗΜΙΚΑ «ΝΕΦΗ»

Οι μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας θα ενημερώνονται, σύμφωνα με τοπική συμφωνία, για την απελευθέρωση στην ατμόσφαιρα ραδιενεργών υλικών ή χημικών τοξικών, τα οποία θα μπορούσαν να επηρεάσουν τον εναέριο χώρο που χρησιμοποιείται από πτήσεις μέσα στην περιοχή ευθύνης τους.

ΠΡΟΣΘΕΜΑ 1

ΑΡΧΕΣ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΗΝ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΩΝ ΤΥΠΩΝ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΗΣ ΕΠΙΔΟΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (RNP) ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΕΚΤΟΣ ΑΠΟ ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΦΙΞΕΩΝ

(Κεφάλαιο 2, Μέρη 2.7 και 2.11)

Σημείωση.- Δες το Πρόσθεμα 3 σχετικά με την αναγνώριση καθιερωμένων διαδρομών αναχώρησης και άφιξης και των σχετικών διαδικασιών. Καθοδηγητικό υλικό καθιέρωσης τέτοιων διαδρομών και διαδικασιών περιέχεται στο Εγχειρίδιο Σχεδιασμού των Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας (Doc 9426).

1. ΕΝΔΕΙΚΤΕΣ (DESIGNATORS) ΤΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΤΥΠΩΝ RNP

1.1 Ο σκοπός ενός συστήματος προσδιορισμένων διαδρομών εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας και διαδρομών τύπου RNP, εφαρμοζόμενου σε εξειδικευμένες περιοχές διαδρομών, διαδρόμους ή χώρους, είναι να επιτρέπει τόσο στους κυβερνήτες όσο και στις υπηρεσίες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις που απορρέουν από τον αυτοματισμό:

α) να αναφέρονται με σαφήνεια σε οποιονδήποτε διάδρομο εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας χωρίς την ανάγκη να προσφύγουν στη χρήση γεωγραφικών συντεταγμένων ή άλλων μέσων για να τον περιγράψουν

β) να συσχετίσουν ένα διάδρομο εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας με μια καθορισμένη κατακόρυφη δομή του εναερίου χώρου

γ) να υποδείξουν ένα απαιτούμενο επίπεδο επίδοσης αεροναυτιλίας, όταν κινούνται κατά μήκος διαδρόμων εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, και

δ) να υποδηλώσουν ότι ένας διάδρομος χρησιμοποιείται κυρίως ή αποκλειστικά από ορισμένους τύπους αεροσκαφών.

Σημείωση 1.- Πριν από την παγκόσμια εφαρμογή του RNP, όλες οι αναφορές αυτού του προσθέματος στο RNP απευθύνονται επίσης στους διαδρόμους ναυτιλίας περιοχής (RNAV), όπου έχουν καθοριστεί οι απαιτήσεις της ακρίβειας των επιδόσεων ναυτιλίας.

Σημείωση 2.- Οι προδιαγραφές που διέπουν την έκδοση των τύπων RNP δίδονται στο Παράρτημα 4, Κεφάλαιο 7, και στο Παράρτημα 15, Πρόσθεμα 1.

Σημείωση 3.- Όσον αφορά αυτό το πρόσθεμα και για λόγους προγραμματισμού των πτήσεων, ένας προκαθορισμένος τύπος RNP δεν θεωρείται αναπόσπαστο τμήμα του ενδείκτη ενός διαδρόμου εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας.

Για να ικανοποιήσει αυτό το σκοπό, το σύστημα προσδιορισμού ενδεικτών θα:

α) επιτρέπει την αναγνώριση οποιουδήποτε διαδρόμου εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας με ένα απλό και μοναδικό τρόπο

β) αποφεύγει την περιττή επανάληψη

γ) χρησιμοποιείται από συστήματα αυτοματισμού εδάφους και αέρος

δ) επιτρέπει τη μέγιστη συντομία στην επιχειρησιακή χρήση, και

ε) παρέχει επαρκή δυνατότητα επέκτασης για να καλύψει μελλοντικές απαιτήσεις χωρίς την ανάγκη θεμελιωδών αλλαγών

1.3 Συνεπώς οι ελεγχόμενοι, συμβουλευτικοί και μη ελεγχόμενοι διάδρομοι εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, με την εξαίρεση των τυποποιημένων διαδρομών αναχώρησης και άφιξης, θα προσδιορίζονται όπως καθορίζεται εις το εξής.

2. ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΟΥ ΕΝΔΕΙΚΤΗ

2.1 Ο ενδείκτης ενός διαδρόμου εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας θα

αποτελείται από μια βασική ονομασία συμπληρωμένη, αν είναι αναγκαίο από:

α) ένα πρόθεμα, όπως περιγράφεται στην 2.3 κατωτέρω, και

β) ένα πρόσθετο γράμμα, όπως περιγράφεται στην 2.4

2.1.1 Ο αριθμός των χαρακτήρων που απαιτούνται για να συνθέσουν τον ενδείκτη δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τους έξι.

2.1.2 Ο αριθμός των χαρακτήρων που απαιτούνται για να συνθέσουν τον ενδείκτη συνιστάται να περιορίζεται, όταν είναι δυνατό, στους πέντε το πολύ.

2.2 Ο βασικός ενδείκτης θα αποτελείται από ένα γράμμα του αλφαβήτου ακολουθούμενο από ένα αριθμό από το 1 έως το 999.

2.2.1 Η εκλογή του γράμματος θα γίνεται από αυτά που συγκαταλέγονται κατωτέρω:

α) A, B, G, R για διαδρόμους οι οποίοι αποτελούν τμήμα των περιοχικών δικτύων διαδρόμων εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας και δεν είναι διάδρομοι ναυτιλίας περιοχής

β) L, M, N, P για διαδρόμους ναυτιλίας περιοχής οι οποίοι αποτελούν τμήμα των περιοχικών δικτύων διαδρόμων εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας

γ) H, J, V, W για διαδρόμους οι οποίοι δεν αποτελούν τμήμα των περιοχικών δικτύων διαδρόμων εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας και δεν είναι διάδρομοι ναυτιλίας περιοχής

δ) Q, T, Y, Z για διαδρόμους ναυτιλίας περιοχής, οι οποίοι δεν αποτελούν τμήμα των περιοχικών δικτύων διαδρόμων εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας.

2.3 Όπου είναι εφαρμόσιμο, ένα συμπληρωματικό γράμμα θα πρέπει να προστίθεται

σαν ένα πρόθεμα στο βασικό ενδείκτη, σύμφωνα με τα ακόλουθα:

α) K για να δηλώσει ένα διάδρομο χαμηλού επιπέδου που καθιερώθηκε κυρίως για χρήση από ελικόπτερα

β) U για να δείξει ότι ο διάδρομος ή τμήμα του, καθιερώνεται στον ανώτερο εναέριο χώρο

γ) S για να υποδηλώσει ένα διάδρομο που καθιερώθηκε αποκλειστικά για χρήση από υπερηχητικά αεροσκάφη κατά τη διάρκεια της επιτάχυνσης, της επιβράδυνσης και της υπερηχητικής πτήσης.

2.4 Όταν ορίζεται από την αρμόδια αρχή εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας ή με βάση περιοχικές συμφωνίες αεροναυτιλίας, ένα συμπληρωματικό γράμμα μπορεί να προστεθεί μετά το βασικό ενδείκτη του εν λόγω διαδρόμου εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, για να δηλώσει τον τύπο εξυπηρέτησης που παρέχεται στο διάδρομο ή την επίδοση στροφής που απαιτείται επί του εν λόγω διαδρόμου, σύμφωνα με τα ακόλουθα:

α) το γράμμα Y για διαδρόμους RNP 1 επί και άνω του FL200, για να δηλώσει ότι όλες οι στροφές επί του διαδρόμου μεταξύ 30 και 90 μοιρών, θα διεξάγονται μέσα στα επιτρεπτά όρια ανοχής RNP μιας εφαπτομενικής τροχιάς μεταξύ των ευθέων τμηματικών σκελών που ορίζονται εντός ακτίνας 22.5 NM (π.χ A123Y[1])

β) το γράμμα Z για διαδρόμους RNP 1 επί και άνω του FL190, για να δηλώσει ότι όλες οι στροφές επί του διαδρόμου μεταξύ 30 και 90 μοιρών, θα διεξάγονται μέσα στα επιτρεπτά όρια ανοχής RNP μιας εφαπτομενικής τροχιάς μεταξύ των ευθέων τμηματικών σκελών που ορίζονται εντός ακτίνας 22.5 NM (π.χ A123Y[1])

γ) το γράμμα F, για να δηλώσει ότι επί του διαδρόμου ή επί τμήματος αυτού παρέχεται μόνο συμβουλευτική εξυπηρέτηση

δ) το γράμμα G, για να δηλώσει ότι επί του διαδρόμου ή επί τμήματος αυτού παρέχεται μόνο εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης.

Σημείωση 1.- Λόγω των περιορισμών στα όργανα ενδείξεων των αεροσκαφών, τα συμπληρωματικά γράμματα 'F' , 'G' ή 'Y' πιθανόν να μην εμφανίζονται στον κυβερνήτη.

Σημείωση 2.- Η καθιέρωση ενός διαδρόμου ή τμήματός του ως ελεγχόμενου, συμβουλευτικού ή διαδρόμου πληροφοριών πτήσης, απεικονίζεται στους αεροναυτιλιακούς χάρτες και στις εκδόσεις αεροναυτικών πληροφοριών σύμφωνα με τους όρους των Παραρτημάτων 4 και 15.

Σημείωση 3.- Οι προϋποθέσεις καθορισμού της επίδοσης ελεγχόμενης στροφής από τα Κράτη, που αναφέρονται στο 2.4 α) και β) περιγράφονται στο 'Manual on RNP' (Doc 9613).

3. ΕΚΧΩΡΗΣΗ ΤΩΝ ΒΑΣΙΚΩΝ ΕΝΔΕΙΚΤΩΝ

3.1 Οι βασικοί ενδείκτες των διαδρομών εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας θα εκχωρούνται σύμφωνα με τις ακόλουθες αρχές.

3.1.1 Ο ίδιος βασικός ενδείκτης θα εκχωρείται σε μια κύρια αρτηρία καθ' όλο το μήκος της, ανεξάρτητα από τερματικές περιοχές, κράτη ή περιοχές που διασχίζει.

Σημείωση.- Αυτό είναι ιδιαίτερης σημασίας όπου χρησιμοποιείται αυτόματη επεξεργασία δεδομένων εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας και μηχανογραφικός εξοπλισμός επί του αεροσκάφους για ναυτιλία.

3.1.2 Όπου δύο ή περισσότερες κύριες αρτηρίες έχουν ένα κοινό τμήμα, θα εκχωρούνται όλοι οι ενδείκτες των σχετικών διαδρόμων στο εν λόγω τμήμα, εκτός εάν αυτό παρουσιάζει δυσκολίες στην παροχή εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας οπότε, με κοινή συμφωνία, θα εκχωρείται μόνο ένας ενδείκτης.

3.1.3 Ένας βασικός ενδείκτης που εκχωρείται σε ένα διάδρομο δεν θα εκχωρείται σε κανένα άλλο διάδρομο.

3.1.4 Οι απαιτήσεις των Κρατών για ενδείκτες θα κοινοποιούνται στα Περιοχικά Γραφεία του ICAO για συντονισμό.

4. ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΕΝΔΕΙΚΤΩΝ ΣΤΙΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

4.1 Στις έντυπες επικοινωνίες ο ενδείκτης θα πρέπει να εκφράζεται όλες τις φορές με όχι λιγότερο από δύο και όχι περισσότερο από έξι χαρακτήρες.

4.2 Στις επικοινωνίες ομιλίας το βασικό γράμμα ενός ενδείκτη θα προφέρεται σύμφωνα με το φωνητικό αλφάβητο του ICAO.

4.3 Όπου τα προθέματα K, U ή S , που καθορίσθηκαν στην 2.3 ανωτέρω χρησιμοποιούνται, θα πρέπει να προφέρονται στις επικοινωνίες ομιλίας, ως ακολούθως:

K - KOPTER

U - UPPER

S - SUPERSONIC

Η λέξη 'kopter' θα προφέρεται όπως στη λέξη 'helicopter' και οι λέξεις 'upper»' και 'supersonic»' όπως στην αγγλική γλώσσα.

4.4 Όπου χρησιμοποιούνται τα γράμματα 'F', 'G', 'Y' ή 'Z' που καθορίσθηκαν στην 2.4 ανωτέρω, συνιστάται να μην απαιτείται η χρήση τους από το πλήρωμα διακυβέρνησης στις επικοινωνίες ομιλίας.

ΠΡΟΣΘΕΜΑ 2

ΑΡΧΕΣ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΗΝ ΚΑΘΙΕΡΩΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΩΝ ΣΗΜΑΝΤΙΚΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ

(Βλ. Κεφάλαιο 2, Τμήμα 2.13)

1. ΚΑΘΙΕΡΩΣΗ ΤΩΝ ΣΗΜΑΝΤΙΚΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ

1.1 Τα σημαντικά σημεία συνιστάται, όποτε είναι δυνατόν, να καθιερώνονται σε σχέση με επίγεια ραδιοναυτιλιακά βοηθήματα, κατά προτίμηση VHF ή υψηλότερης συχνότητας.

1.2 Όπου δεν υπάρχουν τέτοια επίγεια ραδιοβοηθήματα, τα σημαντικά σημεία θα πρέπει να καθιερώνονται σε τόπους που μπορούν να οριστούν από αυτοφερόμενα εναέρια ραδιοναυτιλιακά βοηθήματα, ή, όταν πρόκειται να τεθεί σε ισχύ ναυτιλία μέσω οπτικής συσχέτισης με το έδαφος, με οπτική παρατήρηση. Ορισμένα σημεία μπορούν να οριστούν ως «σημεία μεταβίβασης ελέγχου» μετά από συμφωνία μεταξύ των γειτονικών μονάδων εναέριας κυκλοφορίας ή μεταξύ εμπλεκομένων θέσεων εργασίας ελέγχου.

2. ΕΝΔΕΙΚΤΕΣ ΓΙΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ ΠΟΥ ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗ ΘΕΣΗ ΕΝΟΣ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΒΟΗΘΗΜΑΤΟΣ

2.1 Όνομα ανοιχτής γλώσσας για σημαντικά σημεία που επισημαίνονται από τη θέση του ραδιοναυτιλιακού βοηθήματος

2.1.1 Όποτε είναι εφαρμόσιμο, τα σημαντικά σημεία πρέπει να ονοματοδοτούνται σε σχέση με έναν αναγνωρίσιμο και κατά προτίμηση διακεκριμένο γεωγραφικό τόπο.

2.1.2 Κατά την επιλογή του ονόματος για το σημαντικό σημείο, πρέπει να δίνεται προσοχή ώστε να διασφαλίζεται η εκπλήρωση των όρων:

α) το όνομα δεν πρέπει να δημιουργεί δυσκολίες στην προφορά για τους πιλότους ή το προσωπικό εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, όταν ομιλείται η γλώσσα που χρησιμοποιείται στις επικοινωνίες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας. Όπου το όνομα του γεωγραφικού τόπου στην Εθνική γλώσσα που έχει επιλεγεί ως ενδείκτης ενός σημαντικού σημείου δίνει αφορμή για δυσκολίες στην προφορά, πρέπει να επιλέγεται μία συντομευμένη ή συμπτυγμένη εκδοχή αυτού του ονόματος, η οποία διατηρεί όσο το δυνατόν περισσότερο την γεωγραφική σημασία του τόπου.

Παράδειγμα: FUERSTENFELDBRUCK = FURSTY

β) το όνομα πρέπει να είναι εύκολα αναγνωρίσιμο σε επικοινωνίες ομιλίας και δεν πρέπει να δημιουργεί σύγχυση με άλλα σημαντικά σημεία στην ίδια περιοχή εν γένει. Επιπρόσθετα, το όνομα δεν πρέπει να δημιουργεί σύγχυση όσον αφορά άλλες επικοινωνίες που ανταλλάσσονται μεταξύ των μονάδων εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας και των πιλότων.

γ) το όνομα συνιστάται, αν είναι δυνατόν, να αποτελείται από τουλάχιστον έξι γράμματα, να σχηματίζει δύο συλλαβές και, κατά προτίμηση, όχι πάνω από τρεις.

δ) το επιλεγμένο όνομα πρέπει να είναι το ίδιο και για το σημαντικό σημείο και για το ραδιοναυτιλιακό βοήθημα που το καθορίζει.

2.2 Σύνταξη κωδικοποιημένων ενδεικτών για σημαντικά σημεία καθοριζόμενα από τον τόπο του ραδιοναυτιλιακού βοηθήματος

2.2.1 Ο κωδικοποιημένος ενδείκτης πρέπει να είναι ίδιος με το αναγνωριστικό εκπομπής του ραδιοναυτιλιακού βοηθήματος. Πρέπει να είναι έτσι συντεταγμένος, αν είναι δυνατόν, ώστε να διευκολύνει τη συσχέτιση με το όνομα του σημείου σε ανοιχτή γλώσσα.

2.2.2 Δεν πρέπει να υπάρχουν πανομοιότυποι κωδικοποιημένοι ενδείκτες εντός απόστασης 1100 Km (600 NM) από την τοποθεσία του ραδιοβοηθήματος με εξαίρεση την παρακάτω σημείωση.

Σημείωση.- Όταν δύο ραδιοναυτιλιακά βοηθήματα που λειτουργούν σε διαφορετικές ζώνες ραδιοσυχνότητας του φάσματος συχνοτήτων είναι εγκατεστημένα στην ίδια τοποθεσία, τα αναγνωριστικά εκπομπής τους είναι κανονικά τα ίδια.

2.3 Οι απαιτήσεις των Κρατών για κωδικοποιημένους ενδείκτες πρέπει να γνωστοποιούνται στα Περιφερειακά Γραφεία του ICAO για συντονισμό.

3. ΕΝΔΕΙΚΤΕΣ ΓΙΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗ ΘΕΣΗ ΕΝΟΣ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΒΟΗΘΗΜΑΤΟΣ

3.1 Όπου απαιτείται σημαντικό σημείο σε θέση που δεν καθορίζεται από την θέση ενός ραδιοναυτιλιακού βοηθήματος, το σημαντικό αυτό σημείο πρέπει να έχει ως ενδείκτη ένα 'όνομα - κώδικα' αποτελούμενο από πέντε γράμματα. Αυτό το 'όνομα - κώδικας' εξυπηρετεί τόσο ως όνομα του σημαντικού σημείου όσο και ως κωδικοποιημένος ενδείκτης του σημαντικού σημείου συγχρόνως.

3.2 Αυτό το 'όνομα - κώδικας' πρέπει να επιλεγεί έτσι ώστε να αποφευχθεί οποιαδήποτε δυσκολία στην προφορά από τους πιλότους ή το προσωπικό εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, κατά την ομιλία στη γλώσσα που χρησιμοποιείται από τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας.

Παραδείγματα: ADOLA, KODAP

3.3 Το ενδεικτικό 'όνομα - κώδικας' πρέπει να είναι εύκολα αναγνωρίσιμο σε επικοινωνίες ομιλίας και πρέπει να μην δημιουργεί ασάφεια με άλλα σημαντικά σημεία στην περιοχή εν γένει.

3.4 Το ενδεικτικό 'όνομα - κώδικας' που εκχωρείται σε ένα σημαντικό σημείο δεν πρέπει να εκχωρείται σε οποιοδήποτε άλλο σημαντικό σημείο.

3.5 Οι απαιτήσεις των Κρατών για ενδεικτικά 'ονόματα-κώδικες' πρέπει να γνωστοποιούνται στα Περιφερειακά Γραφεία του ICAO για συντονισμό.

3.6 Σε περιοχές όπου δεν έχει καθιερωθεί σύστημα σταθερών διαδρομών ή οι ακολουθούμενες διαδρομές από τα αεροσκάφη ποικίλλουν εξαρτώμενες από επιχειρησιακούς παράγοντες, πρέπει να καθοριστούν σημαντικά σημεία και να αναφερθούν με την μορφή γεωγραφικών συντεταγμένων Παγκόσμιου Γεωδαιτικού Συστήματος - 1984 (WGS-84), εκτός αν τα μόνιμα καθιερωμένα σημαντικά σημεία που εξυπηρετούν ως σημεία εισόδου και / ή εξόδου σε τέτοιες περιοχές, πρέπει να οριστούν σε συμφωνία με τις εφαρμοζόμενες διατάξεις στο 2 ή 3.

4. ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΕΝΔΕΙΚΤΩΝ ΣΤΙΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

4.1 Κατά κανόνα το όνομα που επελέγη σε συμφωνία με την 2 ή 3 πρέπει να χρησιμοποιείται σχετιζόμενο με το σημαντικό σημείο στις επικοινωνίες ομιλίες. Αν το όνομα σε ανοιχτή γλώσσα για ένα σημαντικό σημείο καθοριζόμενο από την θέση ενός ραδιοναυτιλιακού βοηθήματος, που επελέγη σε συμφωνία με την 2.1, δεν χρησιμοποιείται, θα αντικαθίσταται από τον κωδικοποιημένο ενδείκτη ο οποίος, σε επικοινωνία ομιλίας, θα προφέρεται σε συμφωνία με το φωνητικό αλφάβητο του ICAO.

4.2 Όταν, σε γραπτές και κωδικοποιημένες επικοινωνίες, αναφερόμαστε σε ένα σημαντικό σημείο, θα χρησιμοποιείται μόνο ο κωδικοποιημένος ενδείκτης ή το επιλεγέν όνομα - κώδικας του σημαντικού σημείου.

5. ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΓΙΑ ΣΚΟΠΟΥΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

5.1 Με σκοπό να επιτρέπεται στις υπηρεσίες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας να αποκτούν πληροφορίες σχετικά με την πρόοδο της πτήσης αεροσκαφών, μπορούν προαιρετικά να ορίζονται επιλεγμένα σημαντικά σημεία ως σημεία αναφοράς.

5.2 Κατά την καθιέρωση τέτοιων σημείων θα δίνεται μέριμνα στους παρακάτω παράγοντες:

α) το είδος της εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας που προσφέρεται

β) την ποσότητα της κυκλοφορίας που αντιμετωπίζεται κατά κανόνα

γ) την ακρίβεια με την οποία τα αεροσκάφη είναι ικανά να πετούν σε συμφωνία με το ισχύον σχέδιο πτήσης

δ) την ταχύτητα του αεροσκάφους

ε) τα ελάχιστα διαχωρισμού που εφαρμόζονται

στ) την πολυπλοκότητα της δομής του εναερίου χώρου

ζ) τις μεθόδους ελέγχου που εφαρμόζονται

η) την αρχή ή το τέλος σημαντικών φάσεων μιας πτήσης (άνοδο, κάθοδο, αλλαγή κατεύθυνσης κλπ)

θ) τις διαδικασίες μεταβίβασης ελέγχου

ι) τις προοπτικές ασφάλειας, έρευνας και διάσωσης

κ) τον φόρτο εργασίας στον θάλαμο διακυβέρνησης και στις επικοινωνίες αέρος - εδάφους.

5.3 Τα σημεία αναφοράς θα καθιερώνονται είτε ως 'υποχρεωτικά' είτε ως 'κατόπιν αιτήσεως'

5.4 Κατά την καθιέρωση 'υποχρεωτικών' σημείων αναφοράς θα εφαρμόζονται οι παρακάτω αρχές:

α) Τα υποχρεωτικά σημεία αναφοράς για την συνήθη παροχή πληροφοριών προς τις μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας σχετικά με την πρόοδο της πτήσης του αεροσκάφους, θα περιορίζονται στα απολύτως απαραίτητα, έχοντας υπόψη την ανάγκη να διατηρηθεί στο ελάχιστο ο φόρτος εργασίας του ελεγκτή και του θαλάμου διακυβέρνησης όπως και των επικοινωνιών αέρος - εδάφους

β) Η διαθεσιμότητα ενός ραδιοναυτιλιακού βοηθήματος σε έναν τόπο συνιστάται να μην καθορίζει αποφασιστικά την καθιέρωσή του ως υποχρεωτικό σημείο αναφοράς

γ) Υποχρεωτικά σημεία αναφοράς δεν πρέπει απαραίτητα να καθιερώνονται στα όρια μεταξύ περιοχών πληροφοριών πτήσης (FIR) ή μεταξύ περιοχών ελέγχου.

5.5 'Κατόπιν αιτήσεως' σημεία αναφοράς μπορούν να καθιερώνονται σε σχέση με τις απαιτήσεις των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας για επιπρόσθετες αναφορές θέσης, όταν οι συνθήκες κυκλοφορίας το απαιτούν.

5.6 Η καθιέρωση υποχρεωτικών και κατόπιν αιτήσεως σημείων αναφορών θα αναθεωρείται τακτικά, με την προοπτική να ελαχιστοποιηθούν οι απαιτήσεις για συνήθεις αναφορές θέσης, ώστε να εξασφαλίζονται αποτελεσματικές υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας.

5.7 Συνήθεις αναφορές πάνω από υποχρεωτικά σημεία αναφοράς δεν πρέπει να γίνονται συστηματικά επιτακτικές για όλες τις πτήσεις και σε όλες τις περιστάσεις. Εφαρμόζοντας αυτή την αρχή, ιδιαίτερη προσοχή θα δίνεται στα παρακάτω:

α) δεν πρέπει να απαιτείται από αεροσκάφη που κινούνται με μεγάλες ταχύτητες και σε υψηλά επίπεδα πλεύσης να κάνουν συνήθεις αναφορές θέσης πάνω απ' όλα τα σημεία αναφοράς που έχουν καθιερωθεί ως υποχρεωτικά για αεροσκάφη που κινούνται με μικρές ταχύτητες και σε χαμηλά επίπεδα πλεύσης.

β) δεν θα ζητείται από αεροσκάφη υπεριπτάμενα μέσω τερματικής ελεγχόμενης περιοχής να κάνουν συνήθεις αναφορές θέσης τόσο συχνά όσο ζητείται στα αφικνούμενα και στα αναχωρούντα αεροσκάφη.

5.8 Σε περιοχές όπου δεν μπορούν να εφαρμοστούν οι παραπάνω αρχές σχετικά με την καθιέρωση σημείων αναφορών, μπορεί προαιρετικά να καθιερωθεί ένα σύστημα αναφορών σε σχέση με μεσημβρινούς μήκους ή παραλλήλους πλάτους εκφρασμένους σε ακέραιες μοίρες.

ΠΡΟΣΘΕΜΑ 3

ΑΡΧΕΣ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΗΝ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΩΝ ΚΑΘΙΕΡΩΜΕΝΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΦΙΞΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΩΝ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ

(Βλ. Κεφάλαιο 2, 2.11.3)

Σημείωση. - Υλικό που σχετίζεται με την καθιέρωση διαδρομών αναχώρησης και άφιξης όπως και των σχετιζομένων διαδικασιών, περιέχεται στο Εγχειρίδιο Σχεδιασμού Υπηρεσιών Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας (Doc 9426).

1. ΕΝΔΕΙΚΤΕΣ ΓΙΑ ΚΑΘΙΕΡΩΜΕΝΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΦΙΞΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΩΝ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ

Σημείωση. - Στο παρακάτω κείμενο ο όρος 'διαδρομή' χρησιμοποιείται με την σημασία του όρου: 'διαδρομή και σχετιζόμενες διαδικασίες'.

1.1 Το σύστημα ενδεικτών θα πρέπει:

α) να επιτρέπει την αναγνώριση κάθε διαδρομής με απλό τρόπο χωρίς αμφιβολία.

β) να κάνει σαφή διάκριση μεταξύ:

- διαδρομών αναχώρησης και άφιξης
- διαδρομών αναχώρησης ή άφιξης και άλλων διαδρομών εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας
- διαδρομών που απαιτούν ναυτιλία σε σχέση με επίγεια ραδιοβοηθήματα ή αυτοφερόμενα εναέρια βοηθήματα και διαδρομών που απαιτούν ναυτιλία με οπτική συσχέτιση με το έδαφος

γ) να είναι συμβατό με απαιτήσεις επεξεργασίας δεδομένων και απεικόνισης στα αεροσκάφη και στις υπηρεσίες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας.

δ) να είναι όσο το δυνατόν συντομότερο στις επιχειρησιακές εφαρμογές

ε) να αποφεύγει πλεονασμούς

στ) να προσφέρει επαρκή δυνατότητα για επέκταση ώστε να ανταποκριθεί σε όποια μελλοντική απαίτηση χωρίς την ανάγκη θεμελιωδών αλλαγών

1.2 Κάθε διαδρομή θα αναγνωρίζεται από έναν ενδείκτη ανοικτής γλώσσας και έναν αντίστοιχο κωδικοποιημένο ενδείκτη

1.3 Στις επικοινωνίες ομιλίας οι ενδείκτες θα είναι εύκολα αναγνωρίσιμοι ως σχετιζόμενοι με καθορισμένη διαδρομή αναχώρησης ή άφιξης και δεν θα δημιουργούν οποιαδήποτε δυσκολία στην προφορά για τους πιλότους και το προσωπικό εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας

2. ΣΥΝΘΕΣΗ ΕΝΔΕΙΚΤΩΝ

2.1 Ενδείκτες ανοιχτής γλώσσας

2.1.1 Ο ενδείκτης ανοιχτής γλώσσας μιας καθορισμένης διαδρομής αναχώρησης ή άφιξης θα αποτελείται από:

α) ένα βασικό δείκτη, ακολουθούμενο από:

β) ένα δείκτη εγκυρότητας, ακολουθούμενο από:

γ) ένα δείκτη διαδρομής, όπου απαιτείται, ακολουθούμενο από:

δ) την λέξη 'departure' ή 'arrival' ακολουθούμενη από:

ε) την λέξη 'visual', αν η διαδρομή έχει καθιερωθεί για χρήση από αεροσκάφη που επιχειρούν σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης εξ όψεως (VFR).

2.1.2 Ο βασικός ενδείκτης θα είναι το όνομα ή το όνομα - κώδικας του σημαντικού σημείου όπου τερματίζεται η καθορισμένη διαδρομή αναχώρησης ή αρχίζει η τυποποιημένη διαδρομή άφιξης.

2.1.3 Ο δείκτης εγκυρότητας θα είναι ένας αριθμός από το 1 έως το 9.

2.1.4 Ο δείκτης διαδρομής θα είναι ένα γράμμα του αλφαβήτου. Τα γράμματα 'Ι' και 'Ο' δεν θα χρησιμοποιούνται.

2.2 Κωδικοποιημένος ενδείκτης

Ο κωδικοποιημένος ενδείκτης μιας καθορισμένης διαδρομής αναχώρησης ή άφιξης, με όργανα ή εξ' όψεως, θα αποτελείται από:

α) τον κωδικοποιημένο ενδείκτη ή όνομα-κώδικα του σημαντικού σημείου όπως περιγράφηκε στο 2.1.1.α) ακολουθούμενο από:

β) τον δείκτη εγκυρότητας όπως στην 2.1.1. β) ακολουθούμενο από:

γ) τον δείκτη διαδρομής όπως στη 2.1.1.γ), όπου απαιτείται.

Σημείωση.- Περιορισμοί στις συσκευές απεικόνισης μέσα στο αεροσκάφος μπορεί να απαιτούν την συντόμευση του βασικού ενδείκτη, αν αυτός είναι ένα όνομα-κώδικας πέντε γραμμάτων, πχ KODAP. Ο τρόπος που συντομεύονται τέτοιοι ενδείκτες αφήνεται στην διακριτική ευχέρεια των εκμεταλλευομένων.

3. ΕΚΧΩΡΗΣΗ ΕΝΔΕΙΚΤΩΝ

3.1 Σε κάθε διαδρομή θα εκχωρείται ένας ξεχωριστός ενδείκτης.

3.2 Για να υπάρχει διαφοροποίηση μεταξύ δύο ή περισσοτέρων διαδρομών που σχετίζονται με το ίδιο σημαντικό σημείο (και ως εκ τούτου τους έχει εκχωρηθεί ο ίδιος βασικός ενδείκτης), θα εκχωρείται ένας ξεχωριστός δείκτης στην κάθε διαδρομή όπως περιγράφηκε στην 2.1.4.

4. ΕΚΧΩΡΗΣΗ ΔΕΙΚΤΩΝ ΕΓΚΥΡΟΤΗΤΑΣ

4.1 Ένας δείκτης εγκυρότητας θα εκχωρείται σε κάθε διαδρομή ώστε να αναγνωρίζεται η διαδρομή που είναι σε ισχύ.

4.2 Ο πρώτος δείκτης εγκυρότητας που θα εκχωρείται θα είναι ο αριθμός «1».

4.3 Όποτε μια διαδρομή τροποποιείται, θα εκχωρείται ένας νέος δείκτης εγκυρότητας αποτελούμενος από τον αμέσως επόμενο αριθμό. Ο αριθμός «9» θα ακολουθείται από τον αριθμό «1».

5. ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΝΟΙΧΤΗΣ ΓΛΩΣΣΑΣ ΚΑΙ ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΕΝΔΕΙΚΤΩΝ

5.1 Παράδειγμα 1: Καθορισμένη διαδρομή αναχώρησης - ενόργανη:

α) Ενδείκτης ανοιχτής γλώσσας: BRECON ONE DEPARTURE

β) Κωδικοποιημένος ενδείκτης: BCN 1

5.1.1 Σημασία: Ο ενδείκτης αναγνωρίζει καθορισμένη ενόργανη διαδρομή αναχώρησης που τερματίζεται στο σημαντικό σημείο BRECON (βασικός ενδείκτης). Το BRECON είναι μια ραδιοναυτιλιακή εγκατάσταση με κωδικό εκπομπής αναγνώρισης BCN (βασικός δείκτης του κωδικοποιημένου ενδείκτη). Ο δείκτης εγκυρότητας ONE (1 στον κωδικοποιημένο ενδείκτη) σηματοδοτεί είτε ότι η αρχική εκδοχή της διαδρομής είναι ακόμα σε ισχύ, ή ότι έχει λάβει χώρα μια αλλαγή από την προηγούμενη εκδοχή NINE (9) στην τωρινή εν ισχύ έκδοση ONE (1) (βλ 4.3).

Η απουσία ενός δείκτη διαδρομής (βλ 2.1.4 και 3.2) σηματοδοτεί ότι έχει καθιερωθεί μόνο μία διαδρομή, σε αυτήν την περίπτωση μια διαδρομή αναχώρησης, σε σχέση με το BRECON.

5.2 Παράδειγμα 2: Καθορισμένη διαδρομή άφιξης - ενόργανη:

α) Ενδείκτης ανοιχτής γλώσσας:KODAP TWO ALPHA ARRIVAL

β) Κωδικοποιημένος ενδείκτης: KODAP 2 A

5.2.1 Σημασία: Αυτός ο ενδείκτης αναγνωρίζει τυποποιημένη ενόργανη διαδρομή άφιξης που αρχίζει στο σημαντικό σημείο KODAP (βασικός ενδείκτης). Το KODAP είναι ένα σημαντικό σημείο που δεν καθορίζεται από τοποθεσία ραδιοναυτιλιακού βοηθήματος και ως εκ τούτου του έχει εκχωρηθεί όνομα-κώδικας πέντε γραμμάτων σε συμφωνία με το Πρόσθεμα 2 (βασικός δείκτης του κωδικοποιημένου ενδείκτη). Ο δείκτης εγκυρότητας TWO (2) σηματοδοτεί ότι έχει γίνει μία αλλαγή από την προηγούμενη εκδοχή ONE (1) στην τωρινή εν ισχύ εκδοχή TWO (2). Ο δείκτης διαδρομής ALPHA (A) σηματοδοτεί μία από πολλές διαδρομές , που έχουν καθιερωθεί σε σχέση με το KODAP και είναι ένας συγκεκριμένος χαρακτήρας που έχει εκχωρηθεί σε αυτή τη διαδρομή.

5.3 Παράδειγμα 3: Καθορισμένη διαδρομή αναχώρησης - εξ όψεως:

α) Ενδείκτης ανοιχτής γλώσσας: ADOLA FIVE BRAVO DEPARTURE VISUAL

β) Κωδικοποιημένος ενδείκτης: ADOLA 5 B

5.3.1 Σημασία: Αυτός ο ενδείκτης αναγνωρίζει τυποποιημένη εξ όψεως διαδρομή αναχώρησης για ελεγχόμενες VFR πτήσεις, που τερματίζεται στο σημαντικό σημείο ADOLA, το οποίο είναι ένα σημαντικό σημείο που δεν καθορίζεται από τοποθεσία ραδιοναυτιλιακής εγκατάστασης. Ο δείκτης εγκυρότητας FIVE (5) σηματοδοτεί ότι έχει γίνει μία αλλαγή από την προηγούμενη εκδοχή FOUR (4) στην τωρινή σε ισχύ εκδοχή FIVE (5). Ο δείκτης διαδρομής BRAVO (B) σηματοδοτεί μία από πολλές διαδρομές , που έχουν καθιερωθεί σε σχέση με το ADOLA.

6. ΣΥΝΘΕΣΗ ΕΝΔΕΙΚΤΩΝ ΓΙΑ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ MLS/RNAV

6.1 Ενδείκτης ανοιχτής γλώσσας

6.1.1 Ο ενδείκτης ανοιχτής γλώσσας μιας MLS/RNAV διαδικασίας προσέγγισης θα αποτελείται από:

α) 'MLS', ακολουθούμενο από:

β) ένα βασικό ενδείκτη, ακολουθούμενο από:

γ) ένα δείκτη εγκυρότητας, ακολουθούμενο από:

δ) ένα δείκτη διαδρομής, ακολουθούμενο από:

ε) την λέξη 'approach', ακολουθούμενη από:

στ) τον ενδείκτη του διαδρόμου, για τον οποίο έχει σχεδιασθεί η διαδικασία.

6.1.2 Ο βασικός ενδείκτης θα είναι το όνομα ή το όνομα-κώδικας του σημαντικού σημείου απ' όπου ξεκινάει η διαδικασία προσέγγισης.

6.1.3 Ο δείκτης εγκυρότητας θα είναι ένας αριθμός από το 1 έως το 9.

6.1.4 Ο δείκτης διαδρομής θα είναι ένα γράμμα του αλφαβήτου. Τα γράμματα 'I' και 'O' δεν θα χρησιμοποιούνται.

6.1.5 Ο ενδείκτης του διαδρόμου θα είναι σε συμφωνία με το Πρόσθεμα 14, Τόμος I, 5.2.2.

6.2 Κωδικοποιημένος ενδείκτης

6.2.1 Ο κωδικοποιημένος ενδείκτης μιας MLS/RNAV διαδικασίας προσέγγισης θα αποτελείται από:

α) 'MLS', ακολουθούμενο από:

β) τον κωδικοποιημένο ενδείκτη ή όνομα-κώδικα του σημαντικού σημείου που περιγράφεται στην 6.1.1.β), ακολουθούμενο από:

γ) τον δείκτη εγκυρότητας στην 6.1.1.γ), ακολουθούμενο από:

δ) τον δείκτη διαδρομής στο 6.1.1.δ), ακολουθούμενο από:

ε) τον ενδείκτη διαδρόμου στο 6.1.1.στ).

6.3 Εκχώρηση ενδεικτών

6.3.1 Η εκχώρηση ενδεικτών για MLS/RNAV διαδικασίες προσέγγισης θα είναι σε συμφωνία με την παράγραφο 3. Σε διαδικασίες που έχουν πανομοιότυπα ίχνη αλλά διαφορετικά προφίλ πτήσης θα εκχωρούνται ξεχωριστοί ενδείκτες διαδρομής.

6.3.2 Το γράμμα του ενδείκτη για MLS/RNAV διαδικασία προσέγγισης θα εκχωρείται μονοσήμαντα για κάθε διαδικασία σε ένα αεροδρόμιο έως ότου χρησιμοποιηθούν όλα τα γράμματα. Μόνο τότε το γράμμα του ενδείκτη θα επαναλαμβάνεται. Δεν επιτρέπεται η χρήση του ίδιου ενδείκτη διαδρομής για δύο διαδρομές που χρησιμοποιούν την ίδια MLS επίγεια εγκατάσταση.

6.3.3 Η εκχώρηση δείκτη εγκυρότητας για διαδικασίες προσέγγισης θα είναι σε συμφωνία με την παράγραφο 4.

6.4 Παράδειγμα ανοιχτής γλώσσας και κωδικοποιημένων ενδεικτών

6.4.1 Παράδειγμα:

α) Ενδείκτης ανοιχτής γλώσσας: MLS HAPPY ONE ALPHA APPROACH RUNWAY ONE EIGHT LEFT

β) Κωδικοποιημένος ενδείκτης: MLS HAPPY 1 A 18L

6.4.2 Σημασία: Ο ενδείκτης αναγνωρίζει μία MLS/RNAV διαδικασία άφιξης που αρχίζει στο σημαντικό σημείο HAPPY (βασικός ενδείκτης). Το HAPPY είναι ένα σημαντικό σημείο το οποίο δεν καθορίζεται από τοποθεσία ραδιοναυτιλιακού βοηθήματος και, ως εκ τούτου, του έχει εκχωρηθεί όνομα-κώδικας πέντε γραμμάτων σε συμφωνία με το Πρόσθεμα 2. Ο δείκτης εγκυρότητας ONE (1) σηματοδοτεί, είτε ότι η αρχική εκδοχή επίσης διαδρομής είναι ακόμα σε ισχύ, ή ότι μια αλλαγή έχει λάβει χώρα από την προηγούμενη εκδοχή NINE (9) στην τωρινή σε ισχύ έκδοση ONE (1). Ο δείκτης διαδρομής ALPHA (A) σηματοδοτεί μία από επίσης διαδρομές , που έχουν καθιερωθεί σε σχέση με το HAPPY και είναι επίσης συγκεκριμένος χαρακτήρας που έχει εκχωρηθεί σε αυτήν τη διαδρομή.

7. ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΕΝΔΕΙΚΤΩΝ ΕΠΙΣΗΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

7.1 Σε επικοινωνίες ομιλίας, θα χρησιμοποιούνται μόνο οι ενδείκτες ανοιχτής γλώσσας.

Σημείωση.- Με σκοπό την αναγνώριση των διαδρομών οι λέξεις ‘departure’, ‘arrival’, και ‘visual’ που περιγράφηκαν στα 2.1.1.δ) και 2.1.1.ε) θεωρούνται αναπόσπαστα στοιχεία του ενδείκτη ανοιχτής γλώσσας.

7.2 Σε έντυπες ή κωδικοποιημένες επικοινωνίες, θα χρησιμοποιείται μόνο ο κωδικοποιημένος ενδείκτης.

8. ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΣΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

8.1 Μία λεπτομερής περιγραφή κάθε τρέχουσας τυποποιημένης αναχώρησης και / ή άφιξης διαδρομής / διαδικασίας προσέγγισης, συμπεριλαμβανομένου του ενδείκτη ανοιχτής γλώσσας και του κωδικοποιημένου ενδείκτη, θα απεικονίζεται επίσης θέσεις εργασίας επίσης οποίες οι διαδρομές / διαδικασίες εκχωρούνται σε αεροσκάφη ως τμήμα μιας εξουσιοδότησης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, ή είναι σχετιζόμενες κατά οποιοδήποτε τρόπο με την παροχή υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

8.2 Όποτε είναι εφικτό, θα απεικονίζεται επίσης μια γραφική απεικόνιση των διαδρομών / διαδικασιών.

ΠΡΟΣΘΕΜΑ 4

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ATS
ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΠΤΗΣΗΣ
(Κεφάλαιο 2, 2.6)

Κατ/ρία	Είδος πτήσης	Παρεχόμενος διαχωρισμός	Παρεχόμενη υπηρεσία	Περιορισμός ταχύτητας*	Απαιτήσεις ραδιοεπ/νίας	Υποκείμενο σε άδεια ΕΚ
A	IFR μόνο	Όλα τα α/φη	Υπηρεσία ΕΕΚ	Δεν εφαρμόζεται	Συνεχής αμφίδρομη	Ναι
B	IFR	Όλα τα α/φη	Υπηρεσία ΕΕΚ	Δεν εφαρμόζεται	Συνεχής αμφίδρομη	Ναι
	VFR	Όλα τα α/φη	Υπηρεσία ΕΕΚ	Δεν εφαρμόζεται	Συνεχής αμφίδρομη	Ναι
C	IFR	IFR από IFR IFR από VFR	Υπηρεσία ΕΕΚ	Δεν εφαρμόζεται	Συνεχής αμφίδρομη	Ναι
	VFR	VFR από IFR	1)Υπηρεσία ΕΕΚ για διαχωρισμό από IFR 2) πληροφορίες κυκλοφορίας VFR/VFR (και συμβουλευτική πληροφόρηση αποφυγής κυκλοφορίας κατόπιν αιτήσεως)	250 Knots IAS κάτω από 3050 m (10000 ft) AMSL	Συνεχής αμφίδρομη	Ναι
D	IFR	IFR από IFR	Υπηρεσία ΕΕΚ, πληροφορίες κυκλοφορίας για πτήσεις VFR (και συμβουλευτική πληροφόρηση αποφυγής κυκλοφορίας κατόπιν αιτήσεως)	250 Knots IAS κάτω από 3050 m (10000 ft) AMSL	Συνεχής αμφίδρομη	Ναι
	VFR	-	πληροφορίες κυκλοφορίας IFR/VFR και VFR/VFR (και συμβουλευτική πληροφόρηση αποφυγής κυκλοφορίας κατόπιν αιτήσεως)	250 Knots IAS κάτω από 3050 m (10000 ft) AMSL	Συνεχής αμφίδρομη	Ναι
E	IFR	IFR από IFR	Υπηρεσία Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας και όσο είναι δυνατόν πληροφορίες κυκλοφορίας για VFR πτήσεις	250 Knots IAS κάτω από 3050 m (10000 ft) AMSL	Συνεχής αμφίδρομη	Ναι
	VFR	-	Πληροφορίες κυκλοφορίας όσο είναι δυνατόν	250 Knots IAS κάτω από 3050 m (10000 ft) AMSL	Όχι	Όχι
F	IFR	IFR από IFR όσο είναι δυνατόν	Συμβουλευτικές υπηρεσίες ΕΚ και υπηρεσία πληροφοριών πτήσης	250 Knots IAS κάτω από 3050 m (10000 ft) AMSL	Συνεχής αμφίδρομη	Όχι
	VFR	-	Υπηρεσία πληροφοριών πτήσης	250 Knots IAS κάτω από 3050 m (10000 ft) AMSL	Όχι	Όχι
G	IFR	-	Υπηρεσία πληροφοριών πτήσης	250 Knots IAS κάτω από 3050 m (10000 ft) AMSL	Συνεχής αμφίδρομη	Όχι
	VFR	-	Υπηρεσία πληροφοριών πτήσης	250 Knots IAS κάτω από 3050 m (10000 ft) AMSL	Όχι	Όχι

* Όπου το μεταβατικό ύψος είναι χαμηλότερο από 3050 m (10000 ft) AMSL, χρησιμοποιείται το FL100 αντί των 10,000 ft

ΠΡΟΣΘΕΜΑ 5

ΠΟΙΟΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΠΛΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΚΟΣ

Γεωγραφικό Πλάτος και Μήκος	Τύπος δεδομένων Ακριβείας	Κατηγοριοποίηση Ακεραιότητας
Σημεία ορίων FIR …………………………………	2 Km (1NM) δηλωμένο	$1x10^{-3}$ Συνήθης
Σημεία ορίων περιοχών P,R,D (έξω από όρια CTA/CTZ) …………………………	2 Km (1NM) δηλωμένο	$1x10^{-3}$ Συνήθης
Σημεία ορίων περιοχών P, R, D (μέσα στα όρια CTA/CTZ) ………………………..	100 m υπολογισμένο	$1x10^{-5}$ Ουσιώδης
Όρια περιοχών CTA/CTZ.………………………………	100 m υπολογισμένο	$1x10^{-5}$ Ουσιώδης
Ραδιοναυτιλιακά βοηθήματα διαδρομής και σταθερά σημεία, κράτηση, σημεία STAR/SID	100 m επιμετρημένο/ υπολογισμένο	$1x10^{-5}$ Ουσιώδης
Εμπόδια επί διαδρομής ……………………………….…	100 m επιμετρημένο	$1x10^{-3}$ Συνήθης
Σταθερά σημεία / σημεία τελικής προσέγγισης και άλλα ουσιώδη σημεία περιεχόμενα σε ενόργανη διαδικασία προσέγγισης ………………………………..	3 m επιμετρημένο/ υπολογισμένο	$1x10^{-5}$ Ουσιώδης

ΠΙΝΑΚΑΣ 2. ΥΨΟΜΕΤΡΟ / ΑΠΟΛΥΤΟ ΥΨΟΣ / ΥΨΟΣ

Υψόμετρο/Απόλυτο ύψος/΄Υψος	Τύπος δεδομένων Ακριβείας	Κατηγοριοποίηση Ακεραιότητας
΄Υψος διασταύρωσης κατωφλίου, προσεγγίσεις ακριβείας ………………………..	0,5 m ή 1 ft υπολογισμένο	$1x10^{-8}$ Κρίσιμη
Υψόμετρο / ΄Υψος αποφυγής εμποδίων (OCA / H) ……………………………………....	Όπως προσδιορίζεται στο PANS-OPS (Doc 8168)	$1x10^{-5}$ Ουσιώδης
Εμπόδια επί διαδρομής, υψόμετρα	3m (10 ft) επιμετρημένο	$1x10^{-3}$ Συνήθης
Όργανο υπολογισμού απόστασης DME, υψόμετρο ……………………………………	30m (100 ft) επιμετρημένο	$1x10^{-5}$ Ουσιώδης
Απόλυτο ύψος ενόργανων διαδικασιών προσέγγισης ……………………………........	Όπως προσδιορίζεται στο PANS-OPS (Doc 8168)	$1x10^{-5}$ Ουσιώδης
Ελάχιστα ύψη ………………………………………	50 m ή 100 ft υπολογισμένο	$1x10^{-3}$ Συνήθης

ΠΙΝΑΚΑΣ 3. ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΗ ΚΑΙ ΜΑΓΝΗΤΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ

Παρέκκλιση και μαγνητική απόκλιση	Τύπος δεδομένων Ακριβείας	Κατηγοριοποίηση Ακεραιότητας
Παρέκκλιση σταθμού VHF NAVAID που χρησιμοποιείται για τεχνική ευθυγράμμιση	1 μοίρα επιμετρημένο	$1x10^{-5}$ Ουσιώδης
Μαγνητική απόκλιση NDB NAVAID ………..............................	1 μοίρα επιμετρημένο	$1x10^{-3}$ Συνήθης

ΠΙΝΑΚΑΣ 4. ΔΙΟΠΤΕΥΣΗ

Διόπτευση	Τύπος δεδομένων Ακριβείας	Κατηγοριοποίηση Ακεραιότητας
Τμήματα αεροδιαδρόμου	1/10 μοίρας υπολογισμένο	$1x10^{-3}$ Συνήθης
Σταθεροί σχηματισμοί επί πορείας και τερματικοί ....…………………............	1/10 μοίρας υπολογισμένο	$1x10^{-3}$ Συνήθης
Τμήματα διαδρομής τερματικής άφιξης / αναχώρησης ……………...............	1/10 μοίρας υπολογισμένο	$1x10^{-3}$ Συνήθης
Σταθεροί σχηματισμοί ενόργανων διαδικασιών προσέγγισης …………............	1/100 μοίρας υπολογισμένο	$1x10^{-5}$ Ουσιώδης

ΠΙΝΑΚΑΣ 5. ΜΗΚΟΣ / ΑΠΟΣΤΑΣΗ / ΔΙΑΣΤΑΣΗ

Μήκος / απόσταση / διάσταση	Τύπος δεδομένων Ακριβείας	Κατηγοριοποίηση Ακεραιότητας
Μήκος τμημάτων αεροδιαδρόμων	1/10 Km ή 1/10 NM υπολογισμένο	$1x10^{-3}$ Συνήθης
Απόσταση σταθερών (fix) σχηματισμών επί πορείας ……………………………………	1/10 Km ή 1/10 NM υπολογισμένο	$1x10^{-3}$ Συνήθης
Μήκος τμημάτων τερματικών διαδρομών αφίξεων / αναχωρήσεων ....…………	1/100 Km ή 1/100 NM υπολογισμένο	$1x10^{-5}$ Ουσιώδης
Απόσταση σταθερών (fix) σχηματισμών ενόργανων διαδικασιών προσέγγισης ………..	1/100 Km ή 1/100 NM υπολογισμένο	$1x10^{-5}$ Ουσιώδης

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Α

ΥΛΙΚΟ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΟ ΜΕ ΜΙΑ ΜΕΘΟΔΟ ΚΑΘΙΕΡΩΣΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ATS ΠΟΥ ΚΑΘΟΡΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ VOR

(Παράγραφος 2.7.1 και τμήμα 2.11)

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Το καθοδηγητικό υλικό σε αυτό το προσάρτημα είναι αποτέλεσμα εκτενών μελετών γενικής αποδοχής, που πραγματοποιήθηκαν στην Ευρώπη το 1972 και στις Ηνωμένες Πολιτείες το 1978.

Σημείωση.- Λεπτομέρειες των Ευρωπαϊκών μελετών περιέχονται στην Εγκύκλιο 120 - Μεθοδολογία για την υπολογισμό των Ελαχίστων Διαχωρισμού, εφαρμοζομένων κατά την χωροθέτηση Παραλλήλων Ιχνών στη δομή ATS διαδρομών.

1.2 Εφαρμόζοντας το καθοδηγητικό υλικό στην 3 και 4, συνιστάται να αναγνωριστεί ότι τα δεδομένα στα οποία βασίζεται είναι εν γένει αντιπροσωπευτικά ναυτιλίας που χρησιμοποιεί VOR που ανταποκρίνεται πλήρως στις απαιτήσεις του Doc 8071 - Εγχειρίδιο Εξέτασης Ραδιοναυτιλιακών Βοηθημάτων, Τόμος Ι. Συνιστάται να λαμβάνονται υπ' όψιν επιπρόσθετοι παράγοντες, όπως εκείνοι που οφείλονται σε ιδιαίτερες επιχειρησιακές απαιτήσεις, συχνότητα διέλευσης αεροσκαφών ή σε διαθέσιμες πληροφορίες που έχουν σχέση με την πραγματική διατήρηση ίχνους αεροσκάφους μέσα σε δεδομένο τμήμα του εναερίου χώρου.

1.3 Εφιστάται επίσης προσοχή στις βασικές παραδοχές της 4.2 και στο γεγονός ότι οι τιμές που δίνονται στην 4.1 αντιπροσωπεύουν μία συντηρητική προσέγγιση. Συνεπώς πριν εφαρμοστούν αυτές οι τιμές, πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν οποιαδήποτε πρακτική εμπειρία που αποκτήθηκε μέσα στον προκείμενο εναέριο χώρο, όπως και η πιθανότητα επίτευξης βελτιώσεων στην συνολική ναυτιλιακή επίδοση του αεροσκάφους.

1.4 Τα Κράτη ενθαρρύνονται να ενημερώνουν πλήρως τον ICAO για τα αποτελέσματα της εφαρμογής του παρόντος καθοδηγητικού υλικού.

2. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΤΙΜΏΝ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ VOR

Η μεγάλη μεταβλητότητα των τιμών που είναι πολύ πιθανόν να σχετίζονται με κάθε έναν από τους παράγοντες που συνθέτουν το ολικό σύστημα ενός VOR, και ο περιορισμός των ισχυόντων διαθεσίμων μεθόδων μέτρησης όλων αυτών των επιδράσεων ξεχωριστά με την απαιτούμενη ακρίβεια, έχουν οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι μία εκτίμηση του ολικού σφάλματος του συστήματος, παρέχει μια πιο ρεαλιστική μέθοδο για τον προσδιορισμό της επίδοσης του συστήματος VOR. Το υλικό που περιέχεται στην 3 και 4 πρέπει να εφαρμοστεί μόνο μετά από μελέτη της Εγκυκλίου 120, ειδικά σε σχέση με τις περιβαλλοντολογικές συνθήκες.

Σημείωση.- Καθοδηγητικό υλικό πάνω στην συνολική ακρίβεια συστημάτων VOR περιέχεται επίσης στο Πρόσθεμα 10 (ΠΑΡΆΡΤΗΜΑ 10), Τόμος Ι, Προσάρτημα Γ.

3. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΟΥ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΠΟΥ ΚΑΘΟΡΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ VOR

Σημείωση 1. - Το υλικό αυτού του τμήματος δεν έχει εξαχθεί από τη μέθοδο 'Προσδοκώμενου επιθυμητού επιπέδου ασφαλείας σύγκρουσης - κινδύνου'

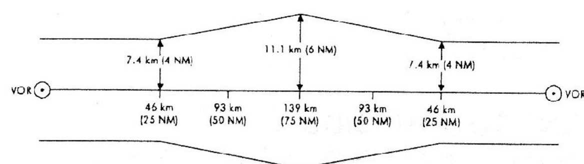
Σημείωση 2. - Η λέξη 'περιορισμός' όπως χρησιμοποιείται σε αυτό το τμήμα προτίθεται να υποδηλώσει ότι ο παρεχόμενος προστατευόμενος εναέριος χώρος θα περιέχει - περιορίζει την κυκλοφορία για το 95% του συνολικού χρόνου πτήσης (συναθροιζόμενος για όλα τα αεροσκάφη) για τον οποίο το αεροσκάφος επιχειρεί κατά μήκος της εν λόγω διαδρομής. Όπου, για παράδειγμα, παρέχεται 95% περιορισμός, είναι αυτονόητο ότι για το 5% της συνολικής διάρκειας πτήσης ενός αεροσκάφους αυτό θα βρίσκεται έξω από τον προστατευόμενο εναέριο χώρο. Δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστεί ποσοτικά η μέγιστη απόσταση που αυτό το αεροσκάφος είναι πιθανό να παρεκκλίνει έξω από τον προστατευόμενο εναέριο χώρο.

3.1 Για διαδρομές οριζόμενες με VOR και όπου δεν χρησιμοποιείται radar για να βοηθηθούν τα αεροσκάφη να παραμένουν μέσα στον προστατευόμενο χώρο, παρέχεται η ακόλουθη οδηγία. Ωστόσο όταν οι πλευρικές παρεκκλίσεις αεροσκαφών ελέγχονται με την βοήθεια κατόπτευσης radar, η έκταση του προστατευόμενου χώρου που απαιτείται είναι δυνατόν να περιοριστεί, ανάλογα με την αποκτηθείσα πρακτική εμπειρία στον εν λόγω εναέριο χώρο.

3.2 Η ελάχιστη προστασία - περιορισμός από δραστηριότητα σε γειτονικό στις διαδρομές εναέριο χώρο συνιστάται να είναι 95%.

3.3 Η εργασία που περιγράφεται στην Εγκύκλιο 120 καταδεικνύει ότι η επίδοση ενός συστήματος VOR βασισμένη σε έναν περιορισμό 95% θα απαιτούσε τον ακόλουθο προστατευόμενο εναέριο χώρο γύρω από τον μέσο άξονα της διαδρομής (center line) ώστε να επιτρέπονται πιθανές παρεκκλίσεις:

- Διαδρομές VOR με 93 Km (50 NM) ή λιγότερο μεταξύ VORs: ±7,4 km (4 NM).
- Διαδρομές VOR μέχρι 278 Km (150 NM) μεταξύ VORs: ±7,4 km (4 NM) μέχρι τα 46 km (25 NM) από το VOR και μετά αυξανόμενος προστατευόμενος εναέριος χώρος μέχρι και ±11,1 Km (6 NM) στα 139 Km (75 NM) από το VOR.



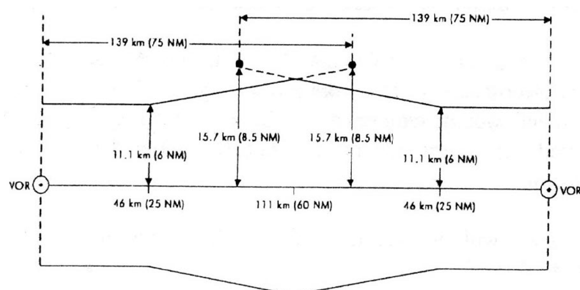
Σχήμα Α – 1

3.4 Αν η αρμόδια αρχή εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας θεωρεί ότι απαιτείται καλύτερη προστασία, όπως λόγω εγγύτητας σε απαγορευμένες, περιορισμένες ή επικίνδυνες περιοχές, γειτνίαση σε ίχνη ανόδου ή καθόδου στρατιωτικών αεροσκαφών κλπ, τότε μπορεί να αποφασίσει ότι πρέπει να παρέχεται υψηλότερο επίπεδο προστασίας. Για την σκιαγράφηση του προστατευόμενου εναερίου χώρου θα χρησιμοποιούνται οι παρακάτω τιμές:

- Για τμήματα με 93 Km (50 NM) ή λιγότερο μεταξύ VORs, να χρησιμοποιηθούν οι τιμές της γραμμής Α του παρακάτω πίνακα.
- Για τμήματα με περισσότερο από 93 Km (50 NM) και λιγότερο από 278 Km (150 NM) μεταξύ VORs να χρησιμοποιηθούν οι τιμές της γραμμής Α του πίνακα μέχρι τα 46 Km (25 NM), και από κει και πέρα με γραμμική επέκταση στην τιμή που δίνεται στην γραμμή Β στα 139 Km (75 NM) από το VOR.

		Ποσοστό περιορισμού				
	95	*96*	*97*	*98*	*99*	*99,5*
A (Km)	7,4	7,4	8,3	9,3	10,2	11,1
(NM)	4,0	4,0	4,5	5,0	5,5	6,0
B (Km)	11,1	11,1	12,0	12,0	13,0	15,7
(NM)	6,0	6,0	6,5	6,5	7,0	8,5

Για παράδειγμα ο προστατευόμενος χώρος για μία διαδρομή 222 Km (120 NM) μεταξύ VORs και για τον οποίο απαιτείται ποσοστό 99,5% περιορισμού, συνιστάται να έχει το ακόλουθο σχήμα:



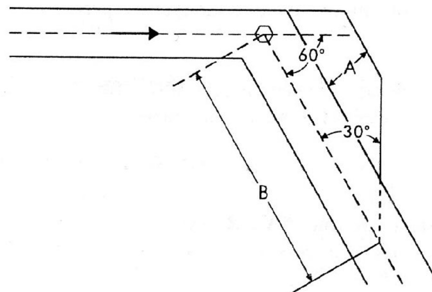
Σχήμα Α – 2

3.5 Αν δύο τμήματα μιας ATS διαδρομής που ορίζεται με VOR, διασταυρώνονται σε γωνία όχι μεγαλύτερη από 25 μοίρες, συνιστάται να παρέχεται επιπρόσθετος προστατευόμενος εναέριος χώρος στο εξωτερικό, αλλά και στο εσωτερικό της στροφής. Αυτός ο πρόσθετος εναέριος χώρος λειτουργεί ως ζώνη αυξημένης πλευρικής μετατόπισης αεροσκαφών, που έχει παρατηρηθεί πρακτικά, κατά την διάρκεια αλλαγής διεύθυνσης που ξεπερνά τις 25 μοίρες. Η έκταση του εναερίου χώρου που προστίθεται ποικίλλει ανάλογα με την γωνία διασταύρωσης. Όσο μεγαλύτερη είναι η γωνία, τόσο περισσότερο εναέριος χώρος θα προστίθεται. Οδηγίες παρέχονται για απαιτούμενο προστατευόμενο εναέριο χώρο σε στροφές όχι μεγαλύτερες των 90 μοιρών. Για τις εξαιρετικές περιπτώσεις που απαιτούν στροφές διαδρομών μεγαλύτερες των 90 μοιρών, τα Κράτη πρέπει να εξασφαλίζουν επαρκή προστατευόμενο εναέριο χώρο στο εξωτερικό και εσωτερικό των στροφών αυτών.

3.6 Τα παρακάτω παραδείγματα έχουν συντεθεί από τις πρακτικές δύο Κρατών που χρησιμοποιούν οδηγούς για την διευκόλυνση του σχεδιασμού διαγραμμίσεων του εναερίου χώρου. Κατά την σχεδίαση των οδηγών των περιοχών στροφής ελήφθησαν υπ' όψιν παράγοντες όπως η ταχύτητα του αεροσκάφους, η γωνία διατοιχισμού κατά τις στροφές, η πιθανή ταχύτης ανέμου, τα σφάλματα θέσης, οι καθυστερήσεις πιλότων και μια γωνία διασταύρωσης τουλάχιστον 30 μοιρών ώστε να επιτευχθεί το νέο ίχνος, και να παρέχεται τουλάχιστον 95% περιορισμός.

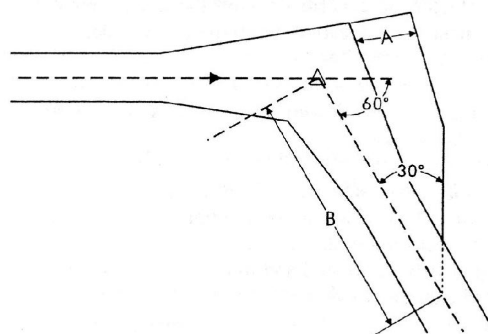
3.7 Ένας οδηγός χρησιμοποιήθηκε για την καθιέρωση του πρόσθετου εναερίου χώρου που απαιτείται στο εξωτερικό των στροφών ώστε να παρέχεται περιορισμός στα αεροσκάφη που εκτελούν στροφές 30, 45, 60, 75 και 90 μοιρών. Τα παρακάτω απλοποιημένα σχήματα αντιπροσωπεύουν τα εξωτερικά όρια αυτού του εναερίου χώρου με αφαιρεμένες τις αεροδυναμικές καμπύλες για ευκολότερη σχεδίαση. Σε κάθε περίπτωση, ο πρόσθετος εναέριος χώρος παρατίθεται για αεροσκάφη που πετούν στην κατεύθυνση του μεγάλου βέλους. Όπου οι διαδρομές χρησιμοποιούνται και προς τις δύο κατευθύνσεις, θα παρέχεται ο ίδιος πρόσθετος εναέριος χώρος και στο άλλο εξωτερικό όριο.

3.8 Το σχήμα Α - 3 δείχνει την εφαρμογή για δύο τμήματα που διασταυρώνονται σε ένα VOR, σε μία γωνία 60 μοιρών.



Σχήμα Α- 3

3.9 Το σχήμα Α - 4 δείχνει την εφαρμογή για δύο τμήματα που συναντώνται σε μια διασταύρωση VOR σε μία γωνία 60 μοιρών πέραν του σημείου, όπου απαιτείται διεύρυνση του ορίου ώστε να συμφωνεί με την 3.3 και το σχήμα Α-1.



Σχήμα Α-4

3.10 Ο παρακάτω πίνακας σκιαγραφεί τις αποστάσεις που πρέπει να χρησιμοποιηθούν σε απλές περιπτώσεις, όπου παρέχεται πρόσθετος εναέριος χώρος για τμήματα διαδρομών που διασταυρώνονται σε ένα VOR στο FL 450 και κάτω, ή που συναντώνται σε μία διασταύρωση VOR σε απόσταση όχι μεγαλύτερη από 139 km (75 NM) από κάθε VOR.

Σημείωση.- Αναφορά στα σχήματα Α-3 και Α-4

Γωνία διασταύρωσης		30^0	45^0	60^0	75^0	90^0
VOR						
** Απόσταση «Α»*	*(Km)*	*5*	*9*	*13*	*19*	*21*
	(NM)	*3*	*5*	*7*	*9*	*11*
** Απόσταση «Β»*	*(Km)*	*46*	*62*	*73*	*86*	*92*
	(NM)	*25*	*34*	*40*	*46*	*50*
Διασταύρωση						
** Απόσταση «Α»*	*(Km)*	*7*	*11*	*19*	*23*	*29*
	(NM)	*4*	*6*	*9*	*13*	*16*
** Απόσταση «Β»*	*(Km)*	*66*	*76*	*88*	*103*	*111*
	(NM)	*36*	*41*	*48*	*56*	*60*

**Οι αποστάσεις έχουν στρογγυλοποιηθεί στο επόμενο ακέραιο χιλιόμετρο/ ναυτικό μίλι.*

Σημείωση.- Για την συμπεριφορά αεροσκάφους κατά τις στροφές βλ. Εγκύκλιο 120, 4.4.

3.11 Το σχήμα Α-5 δείχνει μια μέθοδο κατασκευής του απαιτούμενου πρόσθετου προστατευόμενου εναέριου χώρου για το εσωτερικό στροφών μέχρι 90 μοιρών ή λιγότερο:

Εντοπίστε ένα σημείο πάνω στον μέσο άξονα του αεροδιαδρόμου, ίσο με την ακτίνα στροφής, συν την επιτρόχια ανοχή πριν το εικονικό σημείο στροφής.

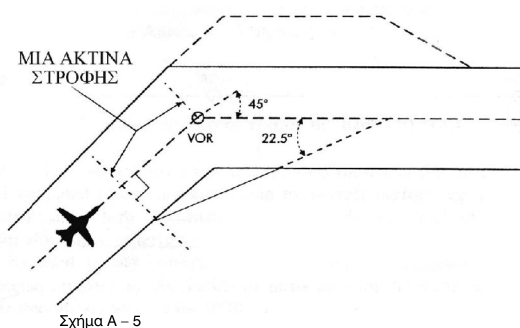
Από αυτό το σημείο, τραβήξτε μία κάθετη γραμμή που να τέμνει το χείλος του αεροδιαδρόμου στο εσωτερικό της στροφής.

Από αυτό το σημείο του εσωτερικού χείλους του αεροδιαδρόμου, κατασκευάστε μία γραμμή που να τέμνει τον μέσο άξονα του αεροδιαδρόμου (center line) πέρα από την στροφή σε μία γωνία που να είναι η μισή της γωνίας στροφής.

Το τρίγωνο που σχηματίζεται στο εσωτερικό της στροφής απεικονίζει τον πρόσθετο εναέριο χώρο που πρέπει να είναι προστατευόμενος για την αλλαγή κατεύθυνσης. Για οποιαδήποτε στροφή 90 μοιρών ή λιγότερο, ο επιπλέον χώρος στο εσωτερικό θα εξυπηρετεί αεροσκάφη που πλησιάζουν στη στροφή από οποιαδήποτε κατεύθυνση.

Σημείωση 1.- Τα κριτήρια για τον υπολογισμό της επιτρόχιας ανοχής περιέχονται στο PANS-OPS (Doc 8168), Τόμος ΙΙ, Μέρος ΙΙΙ, Πρόσθεμα στο κεφάλαιο 31.

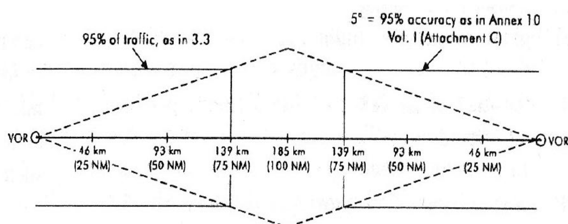
Σημείωση 2.- Οδηγίες για τον υπολογισμό της ακτίνας στροφής παρέχονται στο Μέρος 7.



Σχήμα Α – 5

3.12 Για στροφές σε διασταυρώσεις VOR, μπορούν να εφαρμοστούν οι αρχές για την κατασκευή του επιπλέον εναέριου χώρου στο εσωτερικό μιας στροφής όπως περιγράφηκε στην 3.11. Ανάλογα με την απόσταση της διασταύρωσης από ένα ή και τα δύο VOR ένας ή και οι δύο αεροδιάδρομοι μπορούν να έχουν μια διαπλάτυνση στην διασταύρωση. Ανάλογα την περίσταση, ο επιπλέον εναέριος χώρος μπορεί να είναι στο εσωτερικό, να είναι μερικώς στο εσωτερικό ή στο εξωτερικό του χώρου που ορίζεται από το 95% περιορισμό. Αν η διαδρομή χρησιμοποιείται και προς τις δύο κατευθύνσεις, η κατασκευή πρέπει να ολοκληρώνεται ξεχωριστά για κάθε κατεύθυνση.

3.13 Δεν είναι ακόμα διαθέσιμα υπολογισμένα δεδομένα για διαδρομές μακρύτερες από 278 Km (150 NM) μεταξύ των VORs. Για να οριστεί προστατευόμενος εναέριος χώρος πέρα από τα 139 Km (75 NM) από το VOR θα ήταν ικανοποιητική η χρήση μιας γωνιακής τιμής της τάξης των 5 μοιρών, ως αντιπροσωπευτικής της πιθανής επίδοσης του συστήματος. Το παρακάτω σχήμα απεικονίζει αυτή την εφαρμογή.



Σχήμα Α – 6

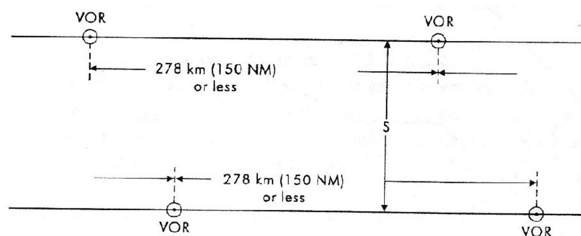
4. ΔΙΑΤΑΞΗ ΣΤΟΝ ΧΩΡΟ ΠΑΡΑΛΛΗΛΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΠΟΥ ΚΑΘΟΡΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ VOR

Σημείωση. - Το υλικό αυτού του τμήματος έχει προέλθει από τα υπολογισμένα δεδομένα που εξήχθησαν από την μέθοδο 'Προσδοκώμενου επιθυμητού επιπέδου ασφαλείας σύγκρουσης - κινδύνου'.

4.1 Ο υπολογισμός του κινδύνου σύγκρουσης, εκτελούμενος με τα δεδομένα της Ευρωπαϊκής μελέτης που αναφέρθηκε στην 1.1 καταδεικνύει ότι, στο είδος του εξεταζόμενου περιβάλλοντος, η απόσταση μεταξύ μέσων αξόνων διαδρομών (S στο σχήμα Α - 7) για αποστάσεις μεταξύ VORs 278 Km (150 NM) ή λιγότερο, θα πρέπει κανονικά να είναι τουλάχιστον:

α) 33,3 Km (18 NM) για παράλληλες διαδρομές όπου τα αεροσκάφη πετούν σε αντίθετη κατεύθυνση, και

β) 30,6 Km (16,5 NM) για παράλληλες διαδρομές όπου τα αεροσκάφη πετούν προς την ίδια κατεύθυνση.



Σχήμα Α – 7

Σημείωση.- Δύο τμήματα διαδρομών θεωρούνται παράλληλα όταν:

- έχουν περίπου τον ίδιο προσανατολισμό, δηλαδή η γωνιακή διαφορά δεν υπερβαίνει τις 10 μοίρες
- δεν είναι διασταυρούμενα, δηλαδή πρέπει να υπάρχει άλλη μορφή διαχωρισμού σε μία ορισμένη απόσταση από την διασταύρωση
- η κυκλοφορία σε κάθε διαδρομή είναι ανεξάρτητη της κυκλοφορίας της άλλης διαδρομής, δηλαδή δεν οδηγεί σε περιορισμούς στην άλλη διαδρομή.

4.2 Αυτή η διάταξη στον χώρο παράλληλων διαδρομών προϋποθέτει ότι:

α) τα αεροσκάφη μπορεί κατά την διάρκεια ανόδου ή καθόδου είτε κατά την διάρκεια οριζόντιας πτήσης να βρίσκονται στα ίδια επίπεδα πτήσης στις δύο διαδρομές

β) η πυκνότητα της κυκλοφορίας είναι από 25000 έως 50000 πτήσεις ανά εργάσιμη περίοδο δύο μηνών

γ) οι εκπομπές των VOR που ελέγχονται τακτικά σύμφωνα με το Doc 8071- Εγχειρίδιο Εξέτασης Ραδιοναυτιλιακών Βοηθημάτων (Manual on Testing of Radio Navigation Aids), Τόμος Ι, έχουν θεωρηθεί ικανοποιητικές για ναυτιλιακούς σκοπούς επί των οριζόμενων διαδρομών, σύμφωνα με τις διαδικασίες στο παραπάνω εγχειρίδιο, και

δ) δεν ασκείται παρακολούθηση ή έλεγχος ραντάρ των πλευρικών παρεκκλίσεων.

4.3 Προκαταρκτική εργασία δείχνει ότι, στις περιστάσεις που περιγράφονται παρακάτω από το α) έως το γ), είναι δυνατόν να μειωθεί η ελάχιστη απόσταση μεταξύ διαδρομών. Ωστόσο, οι τιμές που δίνονται δεν έχουν υπολογιστεί με ακρίβεια και σε κάθε περίπτωση είναι ουσιαστικής σημασίας μία λεπτομερής μελέτη των ειδικών περιστάσεων:

α) αν τα αεροσκάφη σε γειτονικές διαδρομές δεν έχουν εξουσιοδοτηθεί στα ίδια επίπεδα πτήσης, μπορεί να μειωθεί η απόσταση μεταξύ των διαδρομών. Το μέγεθος της μείωσης θα εξαρτηθεί από τον κατακόρυφο διαχωρισμό μεταξύ αεροσκαφών σε γειτονικά ίχνη και στο ποσοστό της ανερχόμενης και κατερχόμενης κυκλοφορίας, αλλά αποκλείεται να είναι μεγαλύτερο από 5,6 Km (3NM)

β) αν τα χαρακτηριστικά της κυκλοφορίας διαφέρουν σημαντικά από αυτά που περιέχονται στην εγκύκλιο 120, τα ελάχιστα που περιέχονται στην 4.1 μπορεί να χρειάζονται προσαρμογή. Παραδείγματος χάριν, για πυκνότητα κυκλοφορίας της τάξης των 10000 πτήσεων ανά εργάσιμη περίοδο δύο μηνών, είναι δυνατή μια μείωση από 900 έως 1850 m (0,5 έως 1,0 NM)

γ) οι σχετικές θέσεις των VORs που ορίζουν τα δύο ίχνη και η απόσταση μεταξύ των VORs θα έχουν επίδραση στην διάταξη, αλλά αυτή δεν έχει προσδιοριστεί.

4.4 Η εφαρμογή της παρακολούθησης με ραντάρ και του ελέγχου των πλευρικών παρεκκλίσεων των αεροσκαφών μπορεί να έχει μεγάλη επίδραση στην ελάχιστη επιτρεπτή απόσταση μεταξύ διαδρομών. Μελέτες πάνω στην επίδραση της παρακολούθησης ραντάρ δείχνουν ότι:

- είναι απαραίτητη περαιτέρω εργασία πριν μπορέσει να αναπτυχθεί πλήρως ένα ικανοποιητικό μαθηματικό πρότυπο.

- κάθε μείωση διαχωρισμού είναι στενά συνδεδεμένη με:

- την κυκλοφορία (όγκο, χαρακτηριστικά)

- την επεξεργασία και κάλυψη ραντάρ, την διαθεσιμότητα αυτόματου συναγερμού

- τη συνέχεια της παρακολούθησης,

- τον φόρτο εργασίας του τομέα, κα

- την ποιότητα των ραδιοτηλεφωνικών επικοινωνιών.

Σύμφωνα με αυτές τις μελέτες και συνυπολογίζοντας την συγκεντρωθείσα, από πολλών ετών, εμπειρία μερικών Κρατών σχετικά με παράλληλες διαδρομές κάτω από συνεχή παρακολούθηση ραντάρ, μπορεί να αναμένεται ότι είναι πιθανή μείωση της τάξης των 15 έως 18,5 Km (8 έως 10 NM), αλλά κατά πάσα πιθανότητα όχι μικρότερη από 13 Km (7 NM), με την προϋπόθεση ότι ο φόρτος εργασίας παρακολούθησης ραντάρ δεν θα αυξηθεί σημαντικά εξ αιτίας αυτής της μείωσης. Υπαρκτές επιχειρησιακές μελέτες τέτοιων συστημάτων που χρησιμοποιούν μειωμένα πλευρικά ελάχιστα έχουν δείξει ότι:

- είναι πολύ σημαντικό να οριστούν και να δημοσιευτούν σημεία αλλαγής (βλ. επίσης 6)

- συνιστάται να αποφεύγονται οι μεγάλες στροφές, όταν είναι δυνατό, και

- όπου δεν μπορεί να αποφευχθούν οι μεγάλες στροφές, συνιστάται να ορίζονται τα απαιτούμενα περιγράμματα στροφής για στροφές μεγαλύτερες των 20 μοιρών.

Ακόμα και όπου η πιθανότητα ολικής βλάβης του ραντάρ είναι πολύ μικρή, πρέπει να εξεταστούν διαδικασίες που να καλύπτουν αυτή την περίπτωση.

5. ΔΙΑΤΑΞΗ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΠΑΡΑΚΕΙΜΕΝΩΝ, ΜΗ ΠΑΡΑΛΛΗΛΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ, ΚΑΘΟΡΙΖΟΜΕΝΩΝ ΜΕ VOR

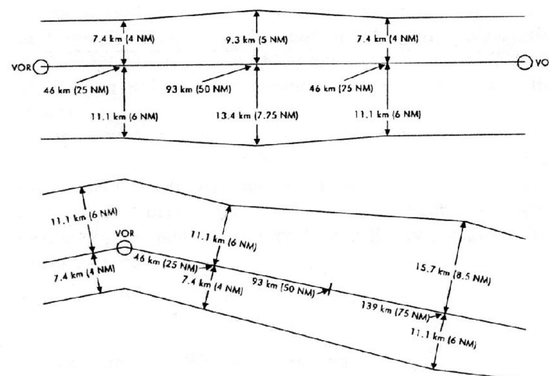
Σημείωση 1.- Το υλικό αυτού του τμήματος προτίθεται να παρέχει καθοδήγηση για καταστάσεις όπου μη διασταυρούμενες, καθοριζόμενες με VOR, διαδρομές είναι γειτονικές και έχουν γωνιακή διαφορά που υπερβαίνει τις 10 μοίρες.

Σημείωση 2.- Το υλικό αυτού του τμήματος δεν έχει προέλθει από την μέθοδο ‘Προσδοκώμενου επιθυμητού επιπέδου ασφαλείας σύγκρουσης - κινδύνου’.

5.1 Για γειτονικές μη τεμνόμενες καθοριζόμενες με VOR διαδρομές, που δεν είναι παράλληλες, η μέθοδος «Προσδοκώμενου επιθυμητού επιπέδου ασφαλείας σύγκρουσης - κινδύνου» δεν είναι πλήρως κατάλληλη στην παρούσα φάση εξέλιξης. Γι’ αυτόν τον λόγο πρέπει να χρησιμοποιείται το υλικό της 3.

5.2 Ο προστατευόμενος χώρος μεταξύ τέτοιων διαδρομών δεν θα πρέπει να είναι μικρότερος από αυτόν που θα παρείχε, χωρίς υπερκάλυψη, τις τιμές του 99,5% περιορισμού που δίνονται στον πίνακα 3.4 (βλ. παράδειγμα στο Σχήμα Α - 8).

5.3 Όπου υπάρχει γωνιακή διαφορά μεγαλύτερη των 25 μοιρών μεταξύ τμημάτων διαδρομών, συνιστάται να παρέχεται πρόσθετος προστατευόμενος χώρος, όπως φαίνεται στο 3.5 έως 3.10.



Σχήμα Α – 8

6. ΣΗΜΕΙΑ ΑΛΛΑΓΗΣ ΓΙΑ VOR

6.1 Κατά την εξέταση καθιέρωσης των σημείων αλλαγής από ένα VOR σε άλλο για πρωτεύουσα ναυτιλιακή καθοδήγηση σε διαδρομές οριζόμενες με VOR, συνιστάται τα Κράτη να έχουν υπ’ όψιν:

α) η καθιέρωση των σημείων αλλαγής συνιστάται να γίνεται με βάση την απόδοση των εν λόγω σταθμών VOR, συμπεριλαμβανομένης μιας αξιολόγησης των κριτηρίων της προστασίας από παρεμβολές. Η διαδικασία θα πρέπει να επαληθευθεί με «από αέρα» έλεγχο (βλ. Doc 8071, Τόμος Ι, Μέρος ΙΙ).

β) όπου η προστασία των συχνοτήτων είναι ζωτικής σημασίας, συνιστάται να αναλαμβάνεται η «από αέρα» επιθεώρηση στα υψηλότερα ύψη, στα οποία η εγκατάσταση είναι προστατευμένη.

6.2 Τίποτα στο 6.1 δεν θα πρέπει να ερμηνευτεί ως επιβολή περιορισμού στα επιχειρησιακά βεληνεκή των εγκαταστάσεων VOR, που πληρούν τις προδιαγραφές στο Παράρτημα 10, Τόμος Ι, 3.3.

7. ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗς ΑΚΤΙΝΑΣ ΣΤΡΟΦΗΣ

7.1 Η χρησιμοποιούμενη μέθοδος για τον υπολογισμό των ακτίνων στροφής και οι ακτίνες στροφής που φαίνονται παρακάτω, εφαρμόζεται σε αεροσκάφη που εκτελούν μια στροφή σταθερής ακτίνας. Το υλικό έχει εξαχθεί από τα κριτήρια επίδοσης στροφών που αναπτύχθηκαν για RNP 1 ATS διαδρομές και μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τον προσδιορισμό του απαιτούμενου πρόσθετου προστατευόμενου εναέριου χώρου στο εσωτερικό των στροφών, όπως επίσης και για ATS διαδρομές που δεν ορίζονται με VOR.

7.2 Η επίδοση στροφής εξαρτάται από δύο παραμέτρους - την ταχύτητα εδάφους και την γωνία διατοιχισμού (bank angle). Εξ αιτίας της επίδρασης της συνιστώσας ανέμου που μεταβάλλεται με την μεταβολή της πορείας, η ταχύτης εδάφους και συνεπώς η γωνία διατοιχισμού θα αλλάξει κατά την διάρκεια μιας στροφής σταθερής ακτί-

νας. Ωστόσο για στροφές όχι μεγαλύτερες των 90 περίπου μοιρών και για τις τιμές των ταχυτήτων που αναφέρονται παρακάτω, μπορεί να χρησιμοποιηθεί ο ακόλουθος τύπος για τον υπολογισμό της επιτεύξιμης σταθερής ακτίνας στροφής, όπου η ταχύτητα εδάφους είναι το άθροισμα της αληθούς ταχύτητας αέρα και της ταχύτητας του ανέμου:

$$\text{Ακτίνα στροφής} = \frac{(\text{Ταχύτης Εδάφους})^2}{\text{Σταθερά 'G' x εφ (γωνία διατοιχισμού)}}$$

7.3 Όσο μεγαλύτερη είναι η ταχύτητα εδάφους τόσο μεγαλύτερη θα είναι και η απαιτούμενη γωνία διατοιχισμού. Για να εξασφαλιστεί ότι η ακτίνα στροφής είναι αντιπροσωπευτική για όλες τις προβλέψιμες συνθήκες, είναι απαραίτητο να ληφθούν υπόψη ακραίες παράμετροι. Μία αληθής ταχύτητα αέρα 1020 Km/h (550 Kt) θεωρείται η μέγιστη δυνατή στα υψηλά επίπεδα. Συνδυασμένη με τις μέγιστες αναμενόμενες ταχύτητες ανέμου στα υψηλά επίπεδα πτήσης της τάξης των 370 Km/h (200 Kt) [99,5% των τιμών είναι βασισμένες σε μετεωρολογικά δεδομένα], πρέπει να θεωρηθεί μία μέγιστη ταχύτητα εδάφους 1400 Km/h (750 Kt). Η μέγιστη γωνία διατοιχισμού είναι ως επί το πλείστον χαρακτηριστική του κάθε αεροσκάφους ξεχωριστά. Αεροσκάφη με υψηλές τιμές φόρτου πτερύγων που πετούν στο στο μέγιστο επίπεδο πτήσης τους ή κοντά σε αυτό, στερούνται ανοχής ακραίας γωνίας. Τα περισσότερα μεταφορικά αεροσκάφη είναι πιστοποιημένα να πετούν με ταχύτητα όχι μικρότερη από το 1,3 της ταχύτητας απώλειας στήριξής τους για οποιαδήποτε δεδομένη διάταξη.

Επειδή η ταχύτητα απώλειας στήριξης αυξάνεται με την εφ (γωνίας διατοιχισμού) πολλοί εκμεταλλευόμενοι επιχειρούν να μην αναπτύσσουν ταχύτητες κάτω από το 1,4 της ταχύτητας απώλειας στήριξης για να προστατευθούν από ριπές ή αναταράξεις. Για τον ίδιο λόγο, πολλά μεταφορικά αεροσκάφη πετούν με γωνίες διατοιχισμού που είναι μικρότερες από τις μέγιστες επιτρεπτές σε συνθήκες πλεύσης. Ως εκ τούτου, μπορεί να υποτεθεί ότι η μεγαλύτερη γωνία διατοιχισμού, που μπορεί να γίνει ανεκτή για όλους τους τύπους αεροσκαφών είναι της τάξης των 20 μοιρών.

7.4 Από υπολογισμούς, η ακτίνα στροφής αεροσκάφους που πετάει με ταχύτητα εδάφους 1400 Km/h (750 Kt), με γωνία διατοιχισμού 20 μοιρών, είναι 22,51 NM. Για λόγους συντομίας αυτό έχει μειωθεί στο 22,5 NM (41,6 Km). Ακολουθώντας την ίδια λογική για τον χαμηλότερο εναέριο χώρο, θεωρείται ότι μέχρι το FL 200 (6100 m) οι μέγιστες δυνατές τιμές είναι μία αληθής ταχύτητα αέρα 740 km/h (400 kt) με ουραίο άνεμο 370 km/h (200 kt). Διατηρώντας τη μέγιστη γωνία διατοιχισμού των 20 μοιρών, και ακολουθώντας τον ίδιο τύπο, η στροφή θα οριζόταν κατά μήκος μιας ακτίνας 14,45 NM (26,76 km). Για συντομία, η τιμή αυτή μπορεί να στρογγυλοποιηθεί στα 15 NM (27,8 km).

7.5 Με δεδομένα τα παραπάνω, το πιο λογικό σημείο διακοπής μεταξύ των δύο καταστάσεων ταχύτητας εδάφους είναι μεταξύ FL 190 (5800 m) και FL 200 (6100 m). Για να περιληφθεί το εύρος των αλγορίθμων πρόβλεψης στροφών που χρησιμοποιούνται στα τρέχοντα συστήματα διαχείρισης πτήσεων (FMS) κάτω από όλες τις προβλεπόμενες συνθήκες, πρέπει να ορίζεται η ακτίνα στροφής στο FL 200 και παραπάνω ως 22,5 NM (41,6 Km) και στο FL 190 και παρακάτω ως 15 NM (27,8 km).

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Β

ΜΕΘΟΔΟΣ ΚΑΘΙΕΡΩΣΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ATS ΓΙΑ ΧΡΗΣΗ ΑΠΟ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΕΞΟΠΛΙΣΜΕΝΑ ΜΕ RNAV

(Παράγραφος 2.7.1 και τμήμα 2.11)

1. ΕΙΣΑΓΩΓΉ

1.1 Αυτό το υλικό καθοδήγησης αποτελεί το συμπέρασμα μελετών που πραγματοποιήθηκαν σε αρκετά Κράτη. Ακόμα, αντικατοπτρίζει την μακρά ύπαρξη κριτηρίων RNAV σε αρκετά Κράτη. Πρέπει να σημειωθεί ότι μερικές από τις περιεχόμενες τιμές εδώ δεν έχουν εξαχθεί από τη μέθοδο ‘Προσδοκώμενου επιθυμητού επιπέδου ασφαλείας σύγκρουσης - κινδύνου’. Αυτό αναφέρεται όπου είναι εφαρμόσιμο.

1.2 Τα Κράτη ενθαρρύνονται να ενημερώνουν πλήρως τον ICAO για τα αποτελέσματα της εφαρμογής των παρεχομένων σε αυτό το υλικό καθοδήγησης.

2. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΤΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ RNAV ΒΑΣΙΣΜΕΝΕΣ ΣΕ RNP 4

2.1 Γενικά

2.1.1 Αυτό το υλικό καθοδήγησης προορίζεται για χρήση πάνω σε διαδρομές RNAV οι οποίες είναι καθιερωμένες μέσα στην περιοχή κάλυψης επίγειων ηλεκτρονικών βοηθημάτων που θα παρέχουν τις απαραίτητες αναβαθμίσεις και προστασία από σφάλματα RNAV.

2.1.2 Παραχώρηση εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας σε διαδρομές RNAV που έχουν αναπτυχθεί σε συμφωνία με αυτό το υλικό θα δίνεται μόνο σε αεροσκάφη που τους έχει παραχωρηθεί επιχειρησιακή έγκριση πλοϊμότητας σε συμφωνία με τα τμήματα 5.5 και 5.6, Manual on Required Navigation Performance (RNP) (Doc 9613).

2.1.3 Η χρήση RNAV εξοπλισμού συνιστάται να επιτρέπεται για ναυτιλία κατά μήκος διαδρομών ATS που ορίζονται με VOR. Επιπροσθέτως, μπορούν να παρέχονται διαδρομές RNAV, όπου είναι πρακτικά δυνατόν, και αν δικαιολογείται από τον αριθμό των αεροσκαφών με δυνατότητα RNAV. Οι διαδρομές μπορούν να είναι:

α) σταθερές διαδρομές RNAV,

β) έκτακτες διαδρομές RNAV, και

γ) τυχαίες διαδρομές RNAV.

2.1.4 Οι ναυτιλιακές επιδόσεις που απαιτούνται από τέτοιο RNAV εξοπλισμό προβλέπουν ένα επίπεδο ναυτιλιακής ακρίβειας, για σκοπούς εκτέλεσης επί διαδρομής , ίσης η καλύτερης από μια ακρίβεια διατήρησης ίχνους 11,1 Km (6 NM) για το 99,5% του χρόνου πτήσης όλων των αεροσκαφών που χρησιμοποιούν εξοπλισμό RNAV. Ναυτιλιακή επίδοση αυτού του τύπου αναμένεται να είναι σε συνέπεια με μια ακρίβεια διατήρησης ίχνους ±7,4 km (4 NM) για το 99,5% του χρόνου πτήσης όλων των αεροσκαφών που χρησιμοποιούν εξοπλισμό RNAV. Αυτό το επίπεδο είναι παρόμοιο με εκείνο που τρεχόντως έχει επιτευχθεί από αεροσκάφη χωρίς δυνατότητα RNAV που επιχειρούν πάνω σε υπάρχουσες διαδρομές καθοριζόμενες από VOR ή VOR/DME, και όπου τα VORs είναι σε μικρότερη απόσταση από 93 km (50 NM) μεταξύ τους.

2.2 Προστατευόμενος εναέριος χώρος για ATS διαδρομές RNAV βασισμένες στο RNP 4

2.2.1 Ο ελάχιστος προστατευόμενος εναέριος χώρος που παρέχεται για ATS διαδρομές RNAV πρέπει να είναι 11,1 km (6 NM) εκατέρωθεν του επιθυμητού ίχνους, μέσα στον οποίο τα RNAV εξοπλισμένα αεροσκάφη αναμένεται να διατηρούνται για το 99,5% του χρόνου πτήσης. Πριν

εφαρμοστούν οι τιμές που απορρέουν από αυτή την ιδέα, πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν οποιαδήποτε πρακτική εμπειρία έχει αποκτηθεί στον εξεταζόμενο εναέριο χώρο, όπως και η πιθανότητα επίτευξης βελτιώσεων της ολικής ναυτιλιακής επίδοσης των αεροσκαφών. Σε αυτό το γενικότερο πλαίσιο, όταν πλευρικές παρεκκλίσεις ελέγχονται με την βοήθεια παρακολούθησης ραντάρ, το μέγεθος του απαιτούμενου προστατευόμενου εναέριου χώρου μπορεί να μειωθεί σύμφωνα με τα παρακάτω:

Ποσοστό περιορισμού	95	96	97	98	99	99,5
Km	±7,4	±7,4	±8,3	±9,3	±10,2	±11,1
NM	±4	±4	±4,5	±5,0	±5,5	±6,0

2.2.2 Μελέτες παρακολούθησης ραντάρ δείχνουν ότι οποιαδήποτε εν δυνάμει μείωση του προστατευόμενου εναέριου χώρου, σχετίζεται άμεσα με τα χαρακτηριστικά κυκλοφορίας, τις διαθέσιμες πληροφορίες στον ελεγκτή και τον φόρτο εργασίας του τομέα. Τελικά, είναι άξιο προσοχής ότι η ανάλυση της ακρίβειας RNAV όσον αφορά τις μετρήσεις περιορισμού από μερικά Ευρωπαϊκά Κράτη, έχει δείξει ότι πτήσεις με δυνατότητα RNAV ήταν μέσα σε 5 NM από τον κεντρικό άξονα (center line) της διαδρομής για το 99,5% του χρόνου (EUR Doc 001, RNAV/4). Αν η αρμόδια αρχή εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας θεωρεί ότι απαιτείται περισσότερη προστασία, όπως λόγω εγγύτητας σε απαγορευμένη, περιορισμένη ή επικίνδυνη περιοχή, τροχιές ανόδου, καθόδου στρατιωτικών αεροσκαφών κλπ, πρέπει να παρέχονται πρόσθετες ζώνες.

2.2.3 Όπου υπάρχει γωνιακή διαφορά μεγαλύτερη των 25 μοιρών μεταξύ τμημάτων διαδρομών, πρέπει να παρέχεται πρόσθετος προστατευόμενος εναέριος χώρος, όπως φαίνεται στην Προσάρτημα Α, 3.5 έως 3.12 και στο τμήμα 7.

Σημείωση.- Διαφορετικά επίπεδα ναυτιλιακής ακρίβειας μπορεί να απαιτηθούν από τα Κράτη για εξοπλισμένα με RNAV αεροσκάφη. Αυτές οι απαιτήσεις δεν καλύπτονται από αυτό το καθοδηγητικό υλικό και ίσως καταστήσουν απαραίτητες ορισμένες αλλαγές στα κριτήρια προστατευόμενου εναέριου χώρου.

2.3 Διάταξη μεταξύ παραλλήλων διαδρομών RNAV βασισμένων στο RNP 4

Αξιοποιώντας τον προστατευόμενο εναέριο χώρο όπως περιγράφηκε στην 2.2, οι κεντρικοί άξονες των διαδρομών μπορούν να διαταχθούν έτσι ώστε να μην υπερκαλύπτονται οι προστατευόμενοι εναέριοι χώροι που περιλαμβάνουν το 99,5% των τιμών περιορισμού. Όταν εφαρμόζεται μια διάταξη που περιλαμβάνει τιμές περιορισμού μικρότερες του 99,5%, απαιτείται η παρακολούθηση ραντάρ.

3. ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΠΑΡΑΛΛΗΛΩΝ ΙΧΝΩΝ Ή ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΑΞΟΝΩΝ ΠΑΡΑΛΛΗΛΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ RNAV ΒΑΣΙΣΜΕΝΩΝ ΣΕ ΤΥΠΟ RNP 4

3.1 Πρέπει να σημειωθεί ότι, όπου ενδείκνυται, οι διατάξεις που αναφέρονται παρακάτω βασίζονται σε εκτιμήσεις ασφαλείας ειδικά για ένα συγκεκριμένο δίκτυο ιχνών ή διαδρομών. Ως τέτοιες, στις εκτιμήσεις αυτές αξιολογήθηκαν χαρακτηριστικά κυκλοφορίας που μπορεί να είναι μοναδικά στο εκτιμώμενο δίκτυο. Για παράδειγμα, μερικά από αυτά τα χαρακτηριστικά είναι η πυκνότητα κυκλοφορίας, η συχνότητα διέλευσης αεροσκαφών με ελάχιστο διαχωρισμό, ευκολίες επικοινωνιών και επιτήρησης κλπ. Πρόσθετες πληροφορίες πάνω στην εκτέλεση εκτιμήσεων ασφαλείας περιέχονται στο Εγχειρίδιο Μεθοδολογίας για τον Προσδιορισμό των Ελαχίστων Διαχωρισμού (Manual Methodology for the Determination of Separation Minima, Doc 9689).

3.2 Κατά τον προσδιορισμό της διάταξης μεταξύ παραλλήλων ιχνών ή ATS διαδρομών (από εδώ και πέρα θα αναφέρονται ως ένα «σύστημα»), η εκτίμηση ασφαλείας, που αφορά μια εξέταση αντικειμένων όπως αυτά στο 3.1 παραπάνω, θα πρέπει να εκτελείται σε σύγκριση με ένα ελάχιστα αποδεκτό επίπεδο ασφαλείας.

3.2.1 Όπου «θανάσιμα ατυχήματα ανά ώρα πτήσης» θεωρείται ότι είναι ένα κατάλληλο μετρικό μέγεθος, πρέπει να εφαρμόζεται ένα επίπεδο προσδοκώμενης ασφαλείας (Target Level of Safety, TLS) 5 x 10-9 θανάσιμα ατυχήματα ανά ώρα πτήσης ανά διάσταση για τον καθορισμό της αποδοχής των μελλοντικών επί πορείας συστημάτων που πρόκειται να εφαρμοστούν μετά το έτος 2000. Μέχρι τότε, μπορεί να εφαρμοστεί ένα TLS 2 x 10-8 θανάσιμα ατυχήματα ανά ώρα πτήσης ανά διάσταση για τον σκοπό αυτό.

3.2.2 Ωστόσο, όπου τα «θανάσιμα ατυχήματα ανά ώρα πτήσης» θεωρείται ότι δεν είναι ένα κατάλληλο μετρικό μέγεθος, μπορούν να καθιερωθούν από τα Κράτη εύλογα εναλλακτικά μετρικά μεγέθη και μέθοδοι εκτίμησης που παρέχουν ένα αποδεκτό επίπεδο ασφαλείας και, με κατάλληλο τρόπο, να εφαρμοστούν με περιοχικές συμφωνίες.

3.3 Εάν, κατά τον χρόνο καθιέρωσης ενός συστήματος ή κατά την εκτίμηση ασφαλείας σε μεταγενέστερο σύστημα, αποφασιστεί ότι το σύστημα δεν εκπληρώνει το απαιτούμενο επίπεδο ασφαλείας για την μέθοδο εκτίμησης που χρησιμοποιήθηκε, πρέπει να εξεταστεί μία επανεκτίμηση. Αυτή η εκτίμηση πρέπει να εκτελεστεί σε συμφωνία με το Doc 9689 για να αποφασιστεί εάν ένα επίπεδο ασφαλείας είναι ίσο ή καλύτερο από το ελάχιστο αποδεκτό επίπεδο.

3.4 Παρακάτω παρέχονται παραδείγματα διατάξεων για συστήματα σε συγκεκριμένες περιοχές ή περιφέρειες, βασισμένων στον τύπο RNP. Όπου αυτές οι διατάξεις βασίζονται στα χαρακτηριστικά μιας συγκεκριμένης περιοχής ή περιφέρειας (σύστημα αναφοράς), τα άλλα Κράτη ή οι περιφέρειες θα χρειαστεί να αξιολογήσουν τα δικά τους συστήματα για συμβατότητα με το σύστημα αναφοράς.

3.4.1 Για διαδικασιακά περιβάλλοντα:

α) RNP 20

Απόσταση: 185 Km (100 NM)

Βάση: Υπάρχουσα χρήση, βασισμένη σε επί μακρόν ισχύουσα επιχειρησιακή εμπειρία, και

Ελάχιστες απαιτήσεις ATS:

NAV - Όλα τα αεροσκάφη χρειάζονται έγκριση τύπου RNP 20 κατάλληλη για τις διαδρομές / ίχνη που θα ακολουθηθούν

COM - Φωνητική επικοινωνία μέσω κάποιου τρίτου μέρους

SUR - Διαδικασιακές αναφορές θέσης πιλότου

β) RNP 12.6

Απόσταση: 110 Km (60 NM)

Βάση: Μοντέλο ρίσκου σύγκρουσης εκτελεσμένο για Οργανωμένη Δομή Ιχνών NAT. (Αναφορά Συνάντησης της Περιορισμένης / Βόρειο Ατλαντικής Περιοχικής Αεροναυτιλίας (1976) (Doc 9182)), και

Ελάχιστες απαιτήσεις ATS:

NAV - Όλα τα αεροσκάφη χρειάζονται έγκριση τύπου RNP 12.6 κατάλληλη για τις διαδρομές / ίχνη που θα ακολουθηθούν

COM -Επικοινωνία ομιλίας μέσω κάποιου τρίτου μέρους
SUR - Διαδικασιακές αναφορές θέσης πιλότου
Άλλο - Η ασφάλεια του συστήματος πρέπει να αξιολογείται περιοδικά.

Σημείωση.- Απευθείας επικοινωνίες ελεγκτή / πιλότου μπορεί να είναι επιθυμητές σε συγκεκριμένες περιοχές, όπως είναι οι περιοχές με γνωστά καιρικά φαινόμενα μεταγωγής θερμότητας.

γ) RNP 10
Απόσταση: 93 Km (50 NM).
Βάση: Μοντέλο ρίσκου σύγκρουσης εκτελεσμένο από την FAA (United States Federal Aviation Administration) για την περιοχή του Ειρηνικού βασισμένη σε χαρακτηριστικά κυκλοφορίας για τον Βόρειο Ειρηνικό), και
Ελάχιστες απαιτήσεις ATS:
NAV - Όλα τα αεροσκάφη χρειάζονται έγκριση τύπου RNP 10 κατάλληλη για τις διαδρομές / ίχνη που θα ακολουθηθούν
COM -Επικοινωνία ομιλίας μέσω κάποιου τρίτου μέρους
SUR - Διαδικασιακές αναφορές θέσης πιλότου
Άλλο - Η ασφάλεια του συστήματος πρέπει να αξιολογείται περιοδικά.

Σημείωση.- Απευθείας επικοινωνίες ελεγκτή / πιλότου μπορεί να είναι επιθυμητές σε συγκεκριμένες περιοχές, όπως είναι οι περιοχές με γνωστά καιρικά φαινόμενα μεταγωγής θερμότητας.

δ) RNP 5 (ή RNP 4 ή καλύτερο)
Απόσταση: 30,6 Km (16,5 NM) σε ένα σύστημα μονής κατεύθυνσης
33,3 Km (18 NM) σε ένα σύστημα διπλής κατεύθυνσης.
Βάση: Σύγκριση με ένα υψηλής πυκνότητας ηπειρωτικό σύστημα αναφοράς (διάταξη VOR) όπως περιγράφεται στην προσάρτημα Α, και
Ελάχιστες απαιτήσεις ATS:
NAV - Όλα τα αεροσκάφη χρειάζονται έγκριση τύπου RNP 5 κατάλληλη για τις διαδρομές / ίχνη που θα ακολουθηθούν, και η υποδομή NAVAID πρέπει να παρέχει ικανή υποστήριξη σε RNP 5 επιχειρήσεις
COM - Απευθείας VHF επικοινωνίες ομιλίας ελεγκτή/πιλότου
SUR - Διαδικασιακές αναφορές θέσης πιλότου.

Σημείωση 1- Καθοδηγητικό υλικό πάνω στην χρήση του RNP 5 περιέχεται στο Εγχειρίδιο Απαιτούμενης Ναυτιλιακής Επίδοσης (Manual on Required Navigation Performance (RNP), Doc 9613).

Σημείωση 2. - Αυτή η διάταξη δεν αναπτύχθηκε για εφαρμογή σε απόμακρο και / ή ωκεάνιο εναέριο χώρο όπου δεν είναι διαθέσιμη μία κατάλληλη υποδομή VOR.

3.4.2 Για περιβάλλον ραντάρ:
α) RNP 4
Απόσταση: 14,8 - 22,2 Km (8 - 12 NM).
Βάση: Σύγκριση με ένα σύστημα αναφοράς - περιοχής περιορισμού, προσδιορισμένο σε συμφωνία με το 2.2.1, μη επικάλυψης, και
Ελάχιστες απαιτήσεις ATS:
NAV - Όλα τα αεροσκάφη χρειάζονται έγκριση τύπου RNP 4 κατάλληλη για τις διαδρομές / ίχνη που θα ακολουθηθούν, και η υποδομή NAVAID πρέπει να παρέχει ικανή υποστήριξη σε RNP 4 επιχειρήσεις
COM - Απευθείας VHF φωνητικές επικοινωνίες ελεγκτή/ πιλότου
SUR - Ραντάρ που εκπληρώνει υπάρχουσες προδιαγραφές
Άλλο - Πρέπει να αξιολογείται η ασφάλεια του συστήματος, συμπεριλαμβανομένου του φόρτου εργασίας του ελεγκτή.

β) RNP 5
Απόσταση: 18,5 - 27,8 Km (10 - 15 NM).
Βάση: Σύγκριση με ένα σύστημα αναφοράς - περιοχής περιορισμού, προσαρμοσμένο από τις διατάξεις του 2.2.1, ώστε να αντικατοπτρίζει το RNP 5, μη επικάλυψης, και
Ελάχιστες απαιτήσεις ATS:
NAV - Όλα τα αεροσκάφη χρειάζονται έγκριση τύπου RNP 5 κατάλληλη για τις διαδρομές / ίχνη που θα ακολουθηθούν, και η υποδομή NAVAID πρέπει να παρέχει ικανή υποστήριξη σε RNP 5 επιχειρήσεις
COM - Απευθείας VHF επικοινωνίες ομιλίας ελεγκτή / πιλότου
SUR - Ραντάρ που εκπληρώνει υπάρχουσες προδιαγραφές
Άλλο - Πρέπει να αξιολογείται η ασφάλεια του συστήματος, συμπεριλαμβανομένου του φόρτου εργασίας ελεγκτή.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Γ

ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΠΟ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ (TIBA) ΚΑΙ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

(βλ. Κεφάλαιο 4, 4.2.2, Σημείωση 2)

1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ

1.1 Οι εκπομπές πληροφοριών κυκλοφορίας από αεροσκάφη προτίθενται να επιτρέπουν αναφορές και σχετικές συμπληρωματικές πληροφορίες συμβουλευτικής φύσης και πρέπει να εκπέμπονται από πιλότους σε μια ανατεθείσα VHF ραδιοτηλεφωνική συχνότητα για την πληροφόρηση πιλότων άλλων αεροσκαφών στην γειτνίαση.

1.2 Οι TIBAs πρέπει να εισάγονται μόνο όταν είναι απαραίτητο και ως προσωρινό μέτρο.

1.3 Οι διαδικασίες εκπομπής συνιστάται να εφαρμόζονται σε ανατεθέντα εναέριο χώρο όπου:

α) υπάρχει ανάγκη συμπληρωματικής παρεχόμενης πληροφόρησης κινδύνου σύγκρουσης από τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας εκτός ελεγχομένου εναέριου χώρου, ή

β) υπάρχει μια διακοπή της κανονικής εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας.

1.4 Τέτοιοι εναέριοι χώροι πρέπει να αναγνωρίζονται από τα Κράτη που είναι υπεύθυνα για την παροχή εξυπηρετήσεως εναέριας κυκλοφορίας εντός αυτών και να δημοσιεύονται δεόντως σε αεροναυτικές εκδόσεις ή NOTAMs, με την βοήθεια του αρμόδιου Περιοχικού Γραφείου ICAO, μαζί με την VHF ραδιοτηλεφωνική συχνότητα, την μορφή των μηνυμάτων και τις διαδικασίες που πρέπει να χρησιμοποιηθούν. Όπου, στην περίπτωση του 1.3 α), εμπλέκονται περισσότερα του ενός Κράτη, ο εναέριος χώρος συνιστάται να καθοριστεί στην βάση περιοχικών συμφωνιών αεροναυτιλίας και να δημοσιευτεί στο Doc 7030.

1.5 Όταν καθιερώνεται ένας καθορισμένος εναέριος χώρος, πρέπει να συμφωνηθούν από την/τις αρμόδια(-ες) Αρχή(-ες) ημερομηνίες για την αναθεώρηση της εφαρμογής του σε μεσολαβούντα διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τους 12 μήνες.

2. ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΤΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ

2.1 VHF ραδιοτηλεφωνικές συχνότητες προς χρήση

2.1.1 Η VHF ραδιοτηλεφωνική συχνότητα που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί συνιστάται να καθοριστεί και να δημοσιευτεί σε περιοχική βάση. Ωστόσο, στην περίπτωση προσωρινής διακοπής που συμβαίνει εντός ελεγχόμενου εναέριου χώρου, τα υπεύθυνα Κράτη μπορούν να δημοσιεύσουν, όπως την VHF ραδιοτηλεφωνική συχνότητα που χρησιμοποιείται μέσα στα όρια αυτού του εναέριου χώρου, μία συχνότητα που σε κανονικές συνθήκες χρησιμεύει για την παροχή εξυπηρέτησης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας μέσα σε αυτό τον εναέριο χώρο.

2.1.2 Όπου χρησιμοποιείται VHF συχνότητα για επικοινωνίες αέρος - εδάφους με τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας και ένα αεροσκάφος έχει μόνο δύο λειτουργούσες συσκευές VHF, η μία θα πρέπει να είναι συντονισμένη στην αρμόδια ATS συχνότητα και η άλλη στην TIBA συχνότητα.

2.2 Ακουστική παρακολούθηση

Συνιστάται να διατηρείται μια ακουστική παρακολούθηση στην TIBA συχνότητα 10 λεπτά πριν την είσοδο στον καθορισμένο εναέριο χώρο και μέχρι την έξοδο από αυτόν. Η ακουστική παρακολούθηση για ένα αεροσκάφος που απογειώνεται από ένα αεροδρόμιο εντοπισμένο μέσα στα πλευρικά όρια του παραπάνω εναέριου χώρου, συνιστάται να αρχίσει όσο το δυνατόν νωρίτερα μετά την απογείωση και να διατηρηθεί μέχρι την έξοδο από τον εναέριο χώρο.

2.3 Χρόνος εκπομπών

Μία εκπομπή συνιστάται να γίνεται:

α) 10 λεπτά πριν την είσοδο στον καθορισμένο εναέριο χώρο ή, για ένα αεροσκάφος που απογειώνεται από ένα αεροδρόμιο εντοπισμένο μέσα στα πλευρικά όρια του παραπάνω εναέριου χώρου, όσο το δυνατόν νωρίτερα σε κατάλληλο χρόνο μετά την απογείωση

β) 10 λεπτά πριν την υπέρπτηση ενός σημείου αναφοράς,

γ) 10 λεπτά πριν τη διασταύρωση ή την είσοδο σε μια διαδρομή ATS,

δ) σε διαστήματα 20 λεπτών μεταξύ απομακρυσμένων σημείων αναφοράς,

ε) από 2 έως 5 λεπτά, όπου είναι δυνατόν, πριν μια αλλαγή στο επίπεδο πτήσης,

στ) στον χρόνο αλλαγής στο επίπεδο πτήσης, και

ζ) σε οποιονδήποτε άλλον χρόνο θεωρείται απαραίτητος από τον πιλότο.

2.4 Μορφές εκπομπής

2.4.1 Οι εκπομπές εκτός από αυτές που σηματοδοτούν αλλαγές στο επίπεδο πτήσης, δηλαδή οι αναφερόμενες στο 2.3 α), β), γ), δ) και ζ) συνιστάται να είναι στην ακόλουθη μορφή:

ALL STATIONS (απαραίτητο για την αναγνώριση εκπομπής πληροφορίας κυκλοφορίας)

(χαρακτηριστικό κλήσης)

FLIGHT LEVEL (αριθμός) (ή CLIMBING * TO FLIGHT LEVEL (αριθμός)

(Κατεύθυνση)

(ATS διαδρομή) (ή DIRECT FROM (θέση) TO (θέση))

POSITION (θέση**) AT (χρόνος)

ESTIMATING (επόμενο σημείο αναφοράς ή το σημείο διασταύρωσης ή εισόδου σε μια ATS διαδρομή) AT (χρόνος)

(χαρακτηριστικό κλήσης)

FLIGHT LEVEL (αριθμός)

(κατεύθυνση)

Φανταστικό παράδειγμα

«ALL STATIONS WINDAR 671 FLIGHT LEVEL 350 NORTHWESTBOUND DIRECT FROM PUNTA SAGA TO PAMPA POSITION 5040 SOUTH 2010 EAST AT 2358 ESTIMATING CROSSING ROUTE LIMA THREE ONE AT 4930 SOUTH 1920 EAST AT 0012 WINDAR 671 FLIGHT LEVEL 350 NORTHWEST BOUND OUT»

2.4.2 Πριν από μια αλλαγή στο επίπεδο πτήσης, η εκπομπή (που αναφέρεται στο 2.3.ε) συνιστάται να έχει την ακόλουθη μορφή:

ALL STATIONS

(χαρακτηριστικό κλήσης)

(Κατεύθυνση)

(ATS διαδρομή) (ή DIRECT FROM (θέση) TO (θέση))

LEAVING FLIGHT LEVEL (αριθμός) FOR FLIGHT LEVEL (αριθμός) AT (θέση και χρόνος)

2.4.3 Εκτός της περίπτωσης που παρέχεται στην 2.4.4, η εκπομπή κατά τον χρόνο αλλαγής του επιπέδου πτήσης (που αναφέρεται στο 2.3.στ) συνιστάται να έχει την ακόλουθη μορφή:

ALL STATIONS

(χαρακτηριστικό κλήσης)

(κατεύθυνση)

(ATS διαδρομή) (ή DIRECT FROM (θέση) TO (θέση))

LEAVING FLIGHT LEVEL (αριθμός) NOW FOR FLIGHT LEVEL (αριθμός)

Ακολουθούμενο από:

ALL STATIONS

(χαρακτηριστικό κλήσης)

MAINTAINING FLIGHT LEVEL (αριθμός)

2.4.4 Εκπομπές που αναφέρουν μία προσωρινή αλλαγή στο επίπεδο πτήσης για να αποφευχθεί επαπειλούμενος κίνδυνος σύγκρουσης συνιστάται να έχει την ακόλουθη μορφή:

ALL STATIONS

(χαρακτηριστικό κλήσης)

LEAVING FLIGHT LEVEL (αριθμός) NOW FOR FLIGHT LEVEL (αριθμός)

Ακολουθούμενο όσο το δυνατόν συντομότερα από:

ALL STATIONS

(χαρακτηριστικό κλήσης)

RETURNING TO FLIGHT LEVEL (αριθμός) NOW

2.5 Επιβεβαίωση λήψης των εκπομπών

Συνιστάται να μην επιβεβαιώνεται λήψη των εκπομπών, εκτός αν έχει γίνει αντιληπτός ενδεχόμενος κίνδυνος σύγκρουσης.

3. ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

3.1 Αλλαγές επιπέδων πλεύσης

3.1.1 Συνιστάται να μην γίνονται αλλαγές στα επίπεδα πλεύσης μέσα στον καθορισμένο εναέριο χώρο, εκτός αν θεωρούνται απαραίτητες από τους πιλότους για να αποφύγουν εμπλοκές κυκλοφορίας, για αποφυγή καιρού ή για άλλους έγκυρους επιχειρησιακούς λόγους.

3.1.2 Όταν είναι αναπόφευκτες οι αλλαγές στα επίπεδα πλεύσης, συνιστάται να ενεργοποιούνται όλα τα διαθέσιμα φώτα αεροσκάφους που θα μπορούσαν να βελτιώ-

*** Για την εκπομπή που αναφέρεται στο 2.3.α) για την περίπτωση αεροσκάφους που απογειώνεται από ένα αεροδρόμιο εντοπισμένο μέσα στα πλευρικά όρια του παραπάνω εναέριου χώρου.**

**** Για εκπομπές που γίνονται όταν το αεροσκάφος δεν είναι κοντά σε κάποιο σημαντικό ATS σημείο, η θέση συνιστάται να δίνεται με όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ακρίβεια και οπωσδήποτε στα πλησιέστερα 30 λεπτά γεωγραφικού πλάτους και μήκους.**

σουν τον οπτικό εντοπισμό του, κατά την αλλαγή των επιπέδων πτήσης.

3.2 Αποφυγή σύγκρουσης

Εάν, κατά την λήψη εκπομπής πληροφορίας κυκλοφορίας από άλλο αεροσκάφος, ο πιλότος αποφασίσει ότι πρέπει απαραίτητα να δράσει άμεσα για να αποφευχθεί επαπειλούμενος κίνδυνος σύγκρουσης, και αυτό δεν μπορεί να επιτευχθεί σύμφωνα με την παροχή προτεραιότητας του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ 2, ο πιλότος θα πρέπει:

α) να κατέλθει αμέσως κατά 150 m (500 ft), ή 300 m (1000 ft) αν είναι πάνω από το FL 290 σε μία περιοχή που εφαρμόζεται ελάχιστος κατακόρυφος διαχωρισμός 600 m (2000 ft) εκτός αν φαίνεται πιο ενδεδειγμένος ένας εναλλακτικός ελιγμός,

β) να ενεργοποιεί όλα τα διαθέσιμα φώτα αεροσκάφους που θα μπορούσαν να βελτιώσουν τον οπτικό εντοπισμό του

γ) να απαντά στην εκπομπή ενημερώνοντας για τις αναληφθείσες ενέργειες, όσο το δυνατόν συντομότερα

δ) να γνωστοποιήσει την αναληφθείσα ενέργεια στην κατάλληλη συχνότητα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, και

ε) να επιστρέψει στο κανονικό επίπεδο πτήσης όσο το δυνατό συντομότερα γνωστοποιώντας συγχρόνως την αναληφθείσα ενέργεια στην κατάλληλη συχνότητα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας.

3.3 Διαδικασίες κανονικών αναφορών θέσης

Οι διαδικασίες κανονικών αναφορών θέσης θα πρέπει να συνεχίζονται πάντοτε, ανεξάρτητα από οποιαδήποτε αναληφθείσα ενέργεια για την έναρξη ή γνωστοποίηση λήψης μιας εκπομπής πληροφοριών κυκλοφορίας.»

Άρθρο δεύτερο

Σε περίπτωση διαφορών ανάμεσα στο Αγγλικό πρωτότυπο και στο κείμενο της Ελληνικής μετάφρασης, όπως αυτό παρατίθεται στο Άρθρο πρώτο της παρούσης, κατισχύει το Αγγλικό πρωτότυπο.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Ελληνικό, 25 Ιουνίου 2002

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ